



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 29]

नई दिल्ली, मंगलवार, जनवरी 19, 2010/पौष 29, 1931

No. 29]

NEW DELHI, TUESDAY, JANUARY 19, 2010/PAUSA 29, 1931

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 12 जनवरी, 2010

सं. टीएएमपी/33/2009-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में कंटेनर प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/33/2009-एनएमपीटी

न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(दिसम्बर, 2009 के 30वें दिन पारित)

यह मामला न्यू मेंगलूर पत्तन में निर्माण-प्रचालन-स्थानांतरण (बीओटी) आधार पर विकसित किए जाने वाले कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 9 सितम्बर, 2009 से संबंधित है।

2. पोत परिवहन, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) ने अपने संप्रेषण सं. पीआर-14019/25/2007- पीजी दिनांक 12 फरवरी 2008 द्वारा महापत्तनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देश घोषित किए थे। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन एमएसआरटीएच से प्राप्त निदेशों का अनुपालन करते हुए, इस प्राधिकरण ने 26 फरवरी 2008 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देश अधिसूचित किए थे।

3.1. अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में, एनएमपीटी ने बीओटी आधार पर विकसित किए जाने वाले कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु एक प्रस्ताव दाखिल किया है। प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए कार्य के दायरे में डिजाइन, इंजीनियरिंग, वित्त, निर्माण, प्रचालन एवं अनुरक्षण और विपणन तथा परियोजना सुविधाओं का प्रावधान और निर्माण, प्रचालन तथा स्थानांतरण (बीओटी) आधार पर चयनित प्रचालक द्वारा सेवाएं शामिल हैं। तथापि, अपेक्षित गहराई को बनाए रखने के लिए प्रतिवर्ष बेसिन और चैनल के निकर्षण अनुरक्षण, नेविगेशन सहायता, टगों और फ्लोटिंग क्रॉफ्टों को उपलब्ध करवाने की जिम्मेदारी पत्तन की होगी।

3.2. प्रस्ताव के प्रमुख बिन्दु निम्नलिखित हैं:-

- (i). कंटेनर टर्मिनल की घाट लम्बाई 300 मीटर और चौड़ाई 25 मीटर अभिकल्पित की गई है।
- (ii). 2500 जमा टीईयू वहन करने की क्षमता वाले पेनामेक्स कंटेनर जलयानों के कंटेनर टर्मिनल में प्रहस्तित किए जाने की संभावना है।
- (iii). भंडारण और बैकअप क्षेत्र: घाट के समीप 10.6 हैक्टेयर का कुल क्षेत्र पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाए जाने के लिए प्रस्तावित किया गया है। 10.6 हैक्टेयर में से, कंटेनर स्टेक यार्ड 60,000 वर्ग मी० क्षेत्र में विकसित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है, सड़क, बर्थ के बैकअप क्षेत्र, बर्थ, आदि के लिए 26000 वर्ग मी० और प्रतीक्षारत ट्रेलरों के लिए पार्किंग हेतु 20,000 वर्ग मी० है। स्टेकयार्ड 2160 भूमि-स्लॉटों के लिए अभिकल्पित किया जाएगा।
- (iv). सर्वोत्तम क्षमता:
 - (क). सर्वोत्तम घाट क्षमता: वार्षिक सर्वोत्तम घाट क्षमता नीचे यथा तालिकाबद्ध किए गए पैरामीटरों पर विचार करते हुए 398,580 टीईयू प्रतिवर्ष निर्धारित किया गया है:-

क्र. सं.	पैरामीटर	प्रतिमानक	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित मूल्य
क.	एक वर्ष में कार्य के लिए तैनात की गई गैन्ट्री क्रेनों की संख्या	बर्थ लम्बाई (मी०ट० में) / 100 (प्रतिमानकों के अनुसार यह 300 मीटर बर्थ लम्बाई के लिए 3 सं. होनी चाहिए)	2
ख.	एक वर्ष में गैन्ट्री क्रेनों के कार्य घण्टों की संख्या	24 x 365 = 8760	8760
ग.	फेरों की औसत संख्या प्रति गैन्ट्री क्रेन (फेरे/घण्टा)	25	25
घ.	टीईयू अनुपात	1.3	1.3
ड.	सर्वोत्तम क्षमता अनुपात	70%	70%

दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, 300 मी० की प्रस्तावित घाट लम्बाई के लिए 3 घाट क्रेन अपेक्षित हैं। तथापि, एनएमपीटी ने 2 क्रेनों पर विचार किया है।

एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि भंडारण यार्ड और यार्ड क्षमता के सीमांकन में भिन्नता के कारण, इसने दिशानिर्देशों के अनुसार 3 क्रेनों की अपेक्षा की बजाय केवल 2 घाट क्रेनों का प्रस्ताव किया है। परियोजना की पूंजी लागत को कम करने के लिए, उत्पादकता का अनुमान लगाने के लिए और अन्य पड़ोसी पत्तनों की तुलना में न्यू मंगलूर पत्तन में प्रहस्तित किए जाने वाले प्रति टीईयू दर को कम करने के लिए बर्थ की क्षमता न्यूनतम अपेक्षाओं के साथ रखने का प्रस्ताव किया गया है।

(ख). सर्वोत्तम स्टेक यार्ड क्षमता:

सर्वोत्तम स्टेक यार्ड क्षमता निम्नलिखित मूल्यों को अंगीकृत करते हुए 3,53,770 टीईयू प्रतिवर्ष निर्धारित किया गया है।

क्र. सं.	पैरामीटर	दिशानिर्देशों में प्रतिमानक	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित मूल्य
जे	कुल भूमि स्लॉट टीईयू में	720 टीईयू/एचए	360 टीईयू/एचए*
एच	औसत स्टेक ऊँचाई	2.5	2.5
पी	अवधि दिनों की संख्या में	365 दिन	365 दिन
एस	सर्ज कारक	1.3	1.3
डी	औसत विराम समय	4 दिन – निर्यात, 2 दिन – आयात	3 दिन**

स्टेकिंग क्षेत्र में 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर का निर्धारित प्रतिमानक साध्य नहीं है। वैसे अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल करते समय जेएनपीटी द्वारा वास्तविक दृष्टिकोण अर्थात् भूमि स्लॉट के लिए 35 वर्ग मी० प्रति टीईयू अंगीकृत किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप 285 भूमि स्लॉट प्रति हैक्टेयर (टीएएमपी ने प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/40/2008-जेएनपीटी दिनांक 25 फरवरी 2009) ने जेएनपीटी के दृष्टिकोण को स्वीकार किया है।

एनएमपीटी ने 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर पर भूमि स्लॉटों की संख्या पर विचार किया है। तदनुसार, 60,000 वर्ग मी० क्षेत्र के लिए भूमि स्लॉटों की कुल संख्या 2160 टीईयू परिगणित होती है।

** विराम समय 3 दिन के औसत आधार पर सुविचारित किया गया है। चूंकि कंटेनर प्रहस्तन के लिए क्षेत्र अपेक्षा सीमित है, इसलिए पत्तन औसत विराम समय को 3 दिनों से ज्यादा नहीं करना चाहेगा। (एनएमपीटी द्वारा परिकल्पित आयात और निर्यात कंटेनर 60:40 हैं)

(ग). तदनुसार, कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता घाट और स्टेक यार्ड क्षमताओं के कमतर होने के कारण 3,53,770 टीईयू प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है।

(घ). कंटेनर टर्मिनल के लिए कुल पूंजी लागत रु० 275.82 करोड़ अनुमानित की गई है। पूंजी लागत का ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

(रु० करोड़ों में)

क्र.सं.	समूह	प्रतिमानक	एनएमपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान
क.	कंटेनर प्रहस्तन सुविधाओं के लिए:		
1.	सिविल निर्माण लागत	अधिकतम क्षमता अर्जित करने के लिए सिविल कार्यों के निर्माण हेतु पत्तन न्यास द्वारा दिए गए अनुमानों के अनुसार।	27.24

2.	कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर	उपस्कर	प्रतिमानक	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर की सं.	रु० करोड़ों में
		घाट गैन्ट्री क्रेन	100 मी० बर्थ लम्बाई के लिए एक (अर्थात् एनएमपीटी के मामले में 3 सं.)	2 सं.	68.05
		रेल माऊंटेड गैन्ट्री क्रेन	6 रैक/दिन प्रहस्तन के लिए एक	अनुमान नहीं लगाया गया है क्योंकि यह आईसीडी यातायात परिकल्पित नहीं करता है	
		रबड टॉयर वाली गैन्ट्री क्रेन	प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रेन (अर्थात् 9 सं.)	6 सं.	51.90
		रीच स्टेकर	नौ आरटीजी के लिए एक (अर्थात् 1 सं.)	1 सं.	2.52
		ट्रैक्टर ट्रेलर	प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रेन के लिए छह (अर्थात् 18 सं.)	12 सं.	3.00
		कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत			125.48
3.	आईटी प्रणाली लागत	सिविल निर्माण लागत और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत के कुल जोड़ का 2%	प्रतिमानकों के अनुसार अनुमानित		3.05
4.	वित्तपोषण और निर्माण दौरान ब्याज सहित अन्य लागत	सिविल निर्माण लागत और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत के कुल जोड़ का 10%	प्रतिमानकों के अनुसार परिकल्पित		15.27
	उपजोड़ (क)				171.04
ख.	बर्थ किराये के लिए:	कंटेनर टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में कोई प्रतिमानक निर्धारित नहीं किए गए हैं			
1.	बर्थ लागत		एनएमपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान		83.00
2.	बर्थ के सामने निकर्षण की लागत				12.25
3.	अन्य लागत और आकस्मिकताएँ (1+2) का 10%				9.52
	उपजोड़ (ख)				104.77
ग.	कुल पूंजी लागत (क + ख)				275.82

(क). सिविल लागतें समान परियोजनाओं के पिछले अनुभव और अगस्त 2009 में मौजूद साइट से यथा एकत्र की गई आधार दरों के आधार पर निर्धारित की गई हैं। एनएमपीटी ने सिविल लागत अनुमानन का विस्तृत ब्यौरा भेजा है।

(ख). उपस्कर की लागत अगस्त 2009 के करीब आपूर्तिकर्ताओं से प्राप्त कोटेशनों के अनुसार सुविचारित की गई है। यह अनुमान लगाया गया है कि डेवलपर 'केपिटल गुड्स के लिए निर्यात संवर्धन' प्राप्त करेगा और इस तरह आयातित उपस्कर पर ड्यूटी 3 प्रतिशत सुविचारित की गई है। इसने उपस्कर लागत अनुमानन का विस्तृत परिकलन भेजा है।

(vi). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीडी) परियोजना की अनुमानित पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत परिकल्पित किया गया है।

(vii). (क). कार्गो प्रहस्तन सेवा के लिए प्रचालन लागत दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए अनुमानित की गई है।

- (ख). बिजली लागत अक्टूबर 2009 में एनएमपीटी में लौह अयस्क टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित बिजली बिल के आधार पर रु0 8 की बिजली इकाई दर अंगीकृत करते हुए अनुमानित की गई है। बिजली का उपभोग मानक दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित किया गया है।
- (ग). एनएमपीटी ने लाइसेंस शुल्क की प्रचलित दर रु0 9.37 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह होना बताया गया है। तदनुसार, 10.6 हैक्टेयर भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क रु0 1.19 करोड़ प्रतिवर्ष अनुमानित किया गया है।
- (घ). अन्य व्यय सिविल कार्यों और टर्मिनल जिसकी क्षमता 0.50 मिलियन टीईयू से कम है, के लिए कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर की पूंजी लागत के जोड़ के 15 प्रतिशत पर दिशानिर्देशों के अनुसार परिकलित किए गए हैं।
- (viii). कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए वार्षिक प्रचालन लागत रु0 54.86 करोड़ अनुमानित की गई है। बर्थ किराया सेवाओं के लिए प्रचालन लागत रु0 10.09 करोड़ निर्धारित की गई है जिसमें अनुरक्षण प्रभार के रूप में कुल बर्थ लागत का 1 प्रतिशत, लागू दर पर मूल्यहास, बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर बीमा और बर्थ किराया सेवा के लिए कुल पूंजी लागत का 5 प्रतिशत शामिल है।
- (ix). वार्षिक राजस्व अपेक्षा निम्नवत् अनुमानित की गई है:-

(रु0 करोड़ों में)

क्र. सं.	विवरण	कंटेनर प्रहस्तन सेवा	बर्थ किराया सेवा
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	54.86	10.09
2.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	27.37	16.76
	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	82.23	26.85

- (x). कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं से अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए निम्नलिखित प्रमुख प्रशुल्क मदों में प्रभाजित की गई है:-

(रु0 करोड़ों में)

प्रशुल्क समूह	आबंटित राजस्व का %	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (रुपया)
कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	90%	74.00
भूमि किराया प्रभार	7%	5.76
विविध प्रभार	3%	2.47
जोड़	100%	82.23

- (xi). (क) एनएमपीटी ने निवेदन किया है कि आज की तारीख में तटीय तथा विदेशी कंटेनरों, 20/40' कंटेनरों, प्रशीतन कंटेनरों, आदि के किसी प्रतिशत पर पहुँचने के लिए उसके पास कंटेनर प्रहस्तन हेतु आंकड़े नहीं हैं। इसके पड़ोस में भी कोई स्थापित सीएफएस नहीं है। इसके मद्देनजर, कंटेनर प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु इसके प्रस्ताव में जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) द्वारा लगाए गए अनुमान, जिसे इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 25 फरवरी 2009 में निर्णीत किया गया है, कंटेनर प्रहस्तन सेवा से अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए वैयक्तिक प्रशुल्क मदों पर पहुँचने के लिए एनएमपीटी द्वारा आधार रूप में सुविचारित किए गए हैं।
- (ख). इस विश्लेषण में निम्नलिखित प्रशुल्क कंटेनर प्रहस्तन गतिविधियाँ सुविचारित की गई हैं:-
- (i). जलयान डैक से कंटेनर यार्ड और विलोमत: कंटेनर का संचलन।
- (ii). कंटेनर के कंटेनर यार्ड में आने के बाद, यह कोई निम्नलिखित दो रास्ते अपना सकता है:-
- कंटेनर यार्ड से सीएफएस (कंटेनर फ्रेट स्टेशन) और विलोमत:।
 - फैक्टरी को सीधे संचलन के लिए कंटेनर यार्ड से ट्रैलर और विलोमत:।
- कंटेनर यार्ड से सीएफएस (विलोमत:) और कंटेनर यार्ड से सीधे फैक्टरी (विलोमत:) संचलन के बीच भिन्नता के संबंध में जेएनपीटी द्वारा लगाए गए अनुमान महत्वपूर्ण नहीं हैं। यह प्रचालक के नज़रिये पर आधारित है। इसलिए इन दो गतिविधियों के लिए मूल्यकरण समान स्तर पर रखे गए हैं।
- (ग). समुद्र में संचलन के प्रकार के संबंध में अनुमान, भूमि पर संचलन के प्रकार, कार्गो के प्रकार (प्रशीतन अथवा गैर प्रशीतन, जोखिमपूर्ण अथवा गैर-जोखिमपूर्ण आदि) कंटेनर का आकार (टीईयू, एफईयू, अति

आयामीय आदि) जेएनपीटी द्वारा यथा अनुमानित के समान है, तथापि, वास्तविक प्रतिशत पर पहुंचने के लिए प्रतिशतों को पूर्णांकित किया गया है।

- (घ). विदेशी और तटीय कुल निर्धारित क्षमता के क्रमशः 96 प्रतिशत और 4 प्रतिशत पर परिकल्पित किए गए हैं। खाली कंटेनर मात्रा निर्यात/आयात वर्ग में कुल कंटेनर क्षमता के 15 प्रतिशत के स्तर पर परिकल्पित की गई है।
- (ङ). टीईयू की संख्या के कंटेनर की संख्या में परिवर्तन कारक 1.30 परिकल्पित किया गया है। दूसरे शब्दों में, कंटेनरों की संख्या टीईयू की संख्या का 74.5 प्रतिशत है।
- (च). महापत्तन विशेषतः जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल में मौजूद ट्रेंड के अनुसार अनुमानित कंटेनर यातायात का ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

यातायात क्षेत्र	% ब्रेकअप
सामान्य टीईयू (रीफर और रेस्ट सहित और निम्न श्रेणियों में से किसी से संबंधित नहीं)	80.0%
जोखिमपूर्ण टीईयू	2.0%
अति आयामीय टीईयू	3.0%
पोतांतरण टीईयू	15.0%
कुल टीईयू	100.0%

- (छ). कंटेनर के आगमन/निकासी का तरीका (अनुमानित राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने के समय) निम्नवत् लिया गया है:-

वाहन का प्रकार			
	आयात	निर्यात	% (मारित औसत)
सीएफएस	65.0%	35.0%	53.0%
फैक्टरी	35.0%	65.0%	47.0%
जोड़	100.0%	100.0%	100.0%

- (ज). उपर्युक्त अनुमानों के आधार पर, टर्मिनल प्रचालक को सिर्फ कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों के माध्यम से ₹0 82.23 करोड़ वसूल करने में समर्थ बनाने के लिए लचीला राजस्व माडल तैयार किया गया है।

- (xii). पत्तन ने मसौदा प्रस्तावित दरमान में कंटेनर की विभिन्न श्रेणियों/आकार के लिए कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। 20' के लदे हुए विदेशी कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नवत् है:-

- (क). जलयान से यार्ड और विलोमत: - ₹0 1990
- (ख). यार्ड से ट्रक और विलोमत: - ₹0 299

- (xiii). (क). यार्ड क्षमता के अनुमानन में, आयात कंटेनर और निर्यात कंटेनर के लिए औसत विराम समय क्रमशः 2 और 4 दिन परिकल्पित किया गया है। आयात और निर्यात की लगभग समान मात्राओं का अनुमान लगाते हुए औसत विराम समय 3 दिन होता है।

सीएफएस/सीधे फैक्टरी स्थान से आने/जाने वाले सभी कंटेनरों के लिए, यह वांछनीय है कि आयातों के लिए केवल 2 दिन निःशुल्क दिवसों और निर्यातों के लिए 3 दिन निःशुल्क दिवसों के रूप में उपलब्ध करवाए जाएं। यह सुनिश्चित करने के लिए कि वांछित वसूली आयातों और निर्यातों दोनों से 1 दिन की वसूलियों से संबंधित सभी आयात/निर्यात मात्रा के लिए विराम प्रभारों से की जा सकती है।

- (ख). आयात/निर्यात कंटेनर मात्रा का 100 प्रतिशत सीएफएस/सीधे फैक्टरी के माध्यम से जाएगा/आएगा।
- (ग). भंडारण प्रभार 20' कंटेनर के लिए ₹0 163 प्रतिदिन और 3' से अधिक के कंटेनर के लिए ₹0 326 प्रतिदिन निर्धारित किया गया है। यह दर 15वें दिन तक लागू रहेगी, जिसके बाद अनुवर्ती अवधि में मूल्यकरण निरोधक मूल्यकरण के सिद्धांत को बनाए रखते हुए पहले की अवधि के मूल्यकरण से दोगुना होगा।
- (घ). पोतांतरण यातायात को बढ़ावा देने के लिए, यह प्रस्तावित किया गया है कि लदे हुए पोतांतरण कंटेनर के लिए पहले 15 दिन निःशुल्क दिवसों के रूप में और खाली पोतांतरण कंटेनर के लिए पहले 7 दिन निःशुल्क दिवसों के रूप में उपलब्ध करवाए जाएं। निरोधक मूल्यकरण के सिद्धांत को अंगीकृत करते हुए, लदे हुए और खाली पोतांतरण कंटेनर के लिए क्रमशः 15 दिन और 7 दिनों के बाद प्रभार समान समय अवधि के लिए गैर पोतांतरण कंटेनर के लिए विराम प्रभारों के दोगुना स्तर पर होंगे। इसने टर्मिनल प्रचालक की आमदनी में योगदान के लिए पोतांतरण कंटेनर के भूमि किराया प्रभारों के माध्यम से

महत्वपूर्ण प्रतिभाम अर्जित करने की मांग नहीं की है। उपलब्ध करवाई गई निःशुल्क अवधि कंटेनर यार्ड से बाहर पोतांतरण कंटेनर के संचलन के लिए पर्याप्त है। इसलिए, इसे भूमि किराया प्रभारों के माध्यम से टर्मिनल प्रचालक द्वारा की जाने वाली वसूली के परिकलन में नहीं लिया गया है।

- (xiv). विविध प्रभार प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन, शट आउट कंटेनरों और सीमाशुल्क निरीक्षण अथवा अन्यथा के लिए कंटेनर यार्ड में उपलब्ध करवाई गई अतिरिक्त सेवाओं, हैच कवर खोलने और बदलने के लिए, अनिकासित सामानों के भंडारण आदि के लिए सेवाओं के माध्यम से वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है।
- (xv). बर्थ किराया प्रभार:

संभावित पोतों की व्यापार हिस्सेदारी के संबंध में अनुमान और टर्मिनल के सामान्य प्रचालन वर्ष के लिए जीआरटी अनुमान लगाने के लिए प्रहस्तित पार्सल आकार निम्नवत् है:-

एलओए (मीटर)	व्यापार हिस्सेदारी (%)	जलयानों की सं.	औसत जीआरटी	औसत पार्सल आकार
0 - 140	5%	9	8040	434.00
140 - 180	10%	17	15200	631.00
180 - 220	30%	51	28000	1432.00
220 - 260	40%	68	36000	2500.00
260 - 300	10%	17	48000	3500.00
300+	5%	9	72000	4000.00

पत्तन द्वारा प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार (अपफ्रंट) विदेशी पोत के लिए रु0 0.99 प्रति जीआरटी प्रति घण्टा और तटीय पोत के लिए रु0 0.59 प्रति जीआरटी प्रति घण्टा है। इसने प्रस्तावित दर के समर्थन में जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार विस्तृत गणना भेजी है।

3.3. एनएमपीटी ने बताया है कि अपफ्रंट प्रशुल्क अगले पांच वर्षों के भीतर पीपीपी आधार पर पत्तन द्वारा विकसित किए जाने वाले सभी कंटेनर टर्मिनलों पर लागू होगा।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एनएमपीटी से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 9 सितम्बर 2009 संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों और भावी आवेदकों (एनएमपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई सूची के अनुसार) को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। केनारा चेम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (केसीसीआई) ने पत्र दिनांक 20 अक्टूबर 2009 द्वारा अनुरोध किया था कि उन्हें टिप्पणियां भेजने के लिए 15 दिनों का समय विस्तार दिया जाए जिसे स्वीकार कर लिया गया था। तथापि, हमें केसीसीआई से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है। अनुस्मारक भेजने के बावजूद ग्रुप मरीतिम टीसीबी, एस.एल. के अलावा किसी अन्य उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/भावी आवेदकों से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है। ग्रुप मरीतिम टीसीबी, एस.एल. से प्राप्त टिप्पणियां एनएमपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। एनएमपीटी ने ग्रुप मरीतिम टीसीबी, एस.एल. द्वारा दिए गए बिन्दुओं पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, एनएमपीटी से हमारे पत्र दिनांक 2 दिसम्बर 2009 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एनएमपीटी ने अपना प्रतिसाद भेजा है जोकि अनुवर्ती अनुच्छेदों में दिया गया है।

6.1. इस मामले की संयुक्त सुनवाई 17 दिसम्बर 2009 को एनएमपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों और भावी आवेदकों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

6.2. संयुक्त सुनवाई में, असोसिएशन ऑफ न्यू मेंगलूर पोर्ट स्टीवडोर्स (एएनएमपीएस) द्वारा अपने मौखिक निवेदनों अनुपूरण में अपनी लिखित टिप्पणियां भेजने के लिए तीन दिनों का समय देने के लिए किया अनुरोध स्वीकार किया गया था। अनुस्मारक भेजने के बावजूद एएनएमपीएस से हमें कोई लिखित टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है।

7.1. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, एनएमपीटी ने हमारे पत्र दिनांक 22 दिसम्बर 2009 द्वारा उठाए गए हमारे प्रश्नों पर अपना जवाब भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और एनएमपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	एनएमपीटी से प्राप्त जवाब
(i).	(क). एनएमपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार अपेक्षित तीन घाट क्रेनों की बजाय केवल दो घाट क्रेनें तैनात करने का प्रस्ताव किया है। तैनात किए	एनएमपीटी ने यार्ड क्षमता के लिए मैचिंग सुविधाओं की अपेक्षा के अनुसार 2 क्रेनें तैनात करने का प्रस्ताव किया है। 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर पर भूमि रत्नों के लिए प्रतिमानक साध्यन

	<p>जाने के लिए प्रस्तावित अन्य उपस्कर दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर आधारित हैं परंतु दो घाट क्रेनों के संदर्भ में। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कोई प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं ना ही भंडारण प्रयोजन के लिए आबंटित किए जाने वाले क्षेत्र पर पत्तन पर कोई रोक नहीं लगाते हैं। यातायात की अनुमानित क्षमता का प्रहस्तन करने के लिए अपेक्षित क्षेत्र विचार करने की उम्मीद है। यह ध्यान में रखना भी जरूरी है कि एक बार तय किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क सामान्यतः 30 वर्षों की अवधि के लिए टर्मिनल विशेष के मामले में प्रचालन करेगा।</p>	<p>नहीं है। यह भी स्पष्ट किया जाता है कि यार्ड क्षमता का प्रहस्तन और मिलान करने के लिए जरूरी उपस्कर कंटेनर टर्मिनल का डिजाइन तैयार करने में महत्वपूर्ण पहलू है जैसे घाट क्षमता का यार्ड क्षमता से मिलान किया गया है। 2 घाट क्रेनों के लिए विषय प्रस्ताव मंत्रालय के अनुमोदन से परियोजना के मूल्यांकन के लिए पीपीपीएसी को प्रस्तुत किया गया है। पड़ोस में सुविचारित अतिरिक्त क्षेत्र, यदि कोई हो, समीपवर्ती बर्थों की भावी योजना से मेल नहीं खाएगा। इसलिए, यार्ड क्षमता में और क्षेत्र जोड़ने के लिए यह एक अवरोध है। तथापि, घाट क्षमता के अनुसार सुविधा से मिलान करने के लिए 3500 वर्ग मी० का अतिरिक्त क्षेत्र यार्ड के समीप रेलवे साइडिंग में संयुक्त उपयोक्ता सुविधा रूप में सृजित की जाने वाली सुविधा में से सुविचारित की गई है। उपलब्ध करवाया जाने वाला कुल क्षेत्र वही अर्थात् 86,000 वर्ग मी० रहेगा।</p>
	<p>(ख). कुछ घटनाओं में जहां दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से इस प्राधिकरण द्वारा छूट दी गई है, परिणामस्वरूप क्षमता अथवा उत्पादकता में सुधार आया है, निर्धारित प्रतिमानक इस प्राधिकरण द्वारा अन्यथा कम नहीं किए गए हैं।</p>	<p>वर्तमान में, न्यू मेंगलूर पत्तन में कंटेनर यातायात की मात्रा कम है। कार्गो निर्माण की प्रगति में तेजी लाने की आवश्यकता है और अधिक कंटेनर आकर्षित करने के लिए काफी समय लगेगा। उपस्करों की संख्या और यार्ड क्षमता दिशानिर्देशों के अनुसार न्यूनतम अपेक्षा के आधार पर सुविचारित की गई है। इस मामले में प्रतिमानकों का अनुसरण किया गया है और भूमि स्लॉटों की संख्या के मामले में विपथन अर्थात् 720 सं. की बजाय 320 सं. पर विचार किया गया है, जोकि प्रस्तावित यार्ड के लिए योजनाबद्ध भूमि स्लॉट से भी मेल खाता है। यह विपथन जेएनपीटी प्रस्ताव के मामले में भी स्वीकृत किया गया था। यार्ड से घाट की मैचिंग क्षमता उपर्युक्त पैरा में पहले ही स्पष्ट की गई है।</p>
	<p>(ग). एनएमपीटी दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए सर्वोत्तम घाट क्षमता पुनः निर्धारित करने पर विचार करें। सर्वोत्तम यार्ड क्षमता भी पुनः निर्धारित की जाए ताकि (संशोधित) सर्वोत्तम घाट क्षमता से मिलान किया जा सके। पूंजी लागत, प्रचालन लागत आदि के अनुमानन और पत्तन द्वारा पहले भेजी गई अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में भी तदनुरूपी संशोधन करें।</p>	<p>न्यूनतम यार्ड क्षमता का एनएमपीटी प्रस्ताव सर्वोत्तम है और सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के लिए उपस्करों का यार्ड क्षमता से मिलान किया गया है। एनएमपीटी को प्रस्ताव में संशोधन करने का कोई कारण नहीं लगता है क्योंकि यार्ड क्षमता में विपथन औचित्यपरक है जैसाकि दिशानिर्देशों में 720 टीईयू भूमि स्लॉट प्रति एचए का प्रावधान असाध्य है।</p> <p>वेस्टर्न डॉक आर्म (डब्ल्यूडीए) में प्रस्तावित विकास बैकअप सुविधा के विकास के लिए प्रत्येक बर्थ के लिए क्षेत्र के आबंटन के साथ 4 बर्थ शामिल है। 4 बर्थों ने 275 मी० से 300 मी० की घाट लम्बाई निर्धारित की है जैसे बैकअप प्रस्तावित किया गया है। समीप में सुविचारित अतिरिक्त क्षेत्र, यदि कोई हो, समीपवर्ती बर्थों की भावी योजना के विपरीत होगा। इसलिए, यार्ड क्षमता में और क्षेत्र जोड़ने के विपरीत है। तथापि, 3,500 वर्ग मी० क्षेत्र की घाट क्षमता से मिलान करने के लिए डब्ल्यूडीए के प्रस्तावित वेस्टर्न साइड में संयुक्त सुविधा क्षेत्र से कंटेनर परियोजना के लिए अलग-से सुविचारित किया गया है।</p>
(ii).	<p>(क). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता की गणना में 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉटों पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा किया गया विश्लेषण भेजे।</p>	<p>जेएनपीटी ने 35 वर्ग मी० क्षेत्र पर विचार किया है इसलिए एक कंटेनर के लिए 160 वर्ग फीट की आवश्यकता होगी जोकि 14.86 वर्ग मी० क्षेत्र और शेष क्षेत्र प्रचालनों आदि के लिए परिगणित करता है। पत्तन ने 360 टीईयू प्रति एचए का अनुमान लगाते हुए 27.73 वर्ग मी० प्रति टीईयू क्षेत्र पर विचार किया है, क्योंकि एक कंटेनर को $(5.90 \text{ मी०} \times 2.35 \text{ मी०}) = 13.87 \text{ वर्ग मी०}$ की आवश्यकता होगी और क्रेनों और ट्रेलरों के संचालन और लॉगिस्टिक्स और ट्रांसवर्स दिशा आदि में कंटेनरों के बीच स्थान के लिए 100 प्रतिशत अतिरिक्त क्षेत्र की आवश्यकता होगी। यह अनुमान साइट स्थितियों की आवश्यकता से मेल खाती है। लगभग 2160 के भूमि स्लॉटों की संख्या</p>

	(ख). आयात और निर्यात कंटेनर के 60:40 अनुपात और विदेशी और तटीय का 96:4 अनुपात पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	दर्शाते हुए ड्राइंग भेजी गई है। वर्तमान में कंटेनरों का आयात निर्यात विवरण 51.3:48.7 है और विदेशी तथा तटीय 94.7:5.3 है और यह विवरण आधुनिक उपस्करों से कंटेनर टर्मिनल को एक बार पूरी तरह से बदल सकता है और अन्य पत्तनों से संपर्क के साथ-साथ हिंटरलैंड संपर्क बदल जाएगा। वैसे यह अनुमान लगाया गया है कि आयात निर्यात कंटेनरों का मेल 60:40 और विदेशी तथा तटीय 96:4 होगा। वर्तमान परिदृश्य का सांख्यिकीय डाटा भेजा गया है। (भंडारण राजस्व अनुमानन में, एनएमपीटी ने 50 प्रतिशत प्रत्येक पर आयात/निर्यात का अनुमान लगाया है।)
(iii).	सिविल लागत के प्रत्येक घटकों का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित इकाई दरों के समर्थन में बजटीय कोटेशन, जहां कहीं प्राप्त की गई हो, के साथ दर विश्लेषण भेजें। यह भी पुष्टि करें कि दोनों सिविल लागत का अनुमानन लगाने के लिए अंगीकृत इकाई दर वर्तमान बाजार दर पर आधारित है।	इकाई लागत के समर्थन में दर विश्लेषण भेजा गया है। यह पुष्टि की गई है कि सिविल लागत में अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत इकाई दर वर्तमान बाजार दर पर आधारित है।
(iv).	बर्थ किराया सेवाओं के लिए सिविल लागत के अनुमानन में लागत और निर्माण दौरान ब्याज (आईडीसी) के वित्तपोषण के लिए प्रावधान रूप में बर्थ लागत और पूंजी निकर्षण लागत के 10 प्रतिशत पर अन्य लागत शामिल है। सिविल लागत और उपस्कर लागत के 10 प्रतिशत पर लागत तथा आईडीसी वित्तपोषण सहित अन्य लागत का अनुमान लगाने के लिए प्रतिमानक कंटेनर प्रहस्तन सेवा के लिए पूंजी लागत के अनुमानन के लिए दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है। यद्यपि, कंटेनर टर्मिनल के लिए बर्थ किराया सेवा हेतु दिशानिर्देशों में अलग-से प्रतिमानक निर्धारित नहीं किए गए हैं, परन्तु अन्य कार्गो टर्मिनलों जैसे लौह अयस्क, कोयला, द्रव बल्क, आदि के लिए निर्धारित दिशानिर्देश बर्थ किराया सेवा के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों का सैट जिसमें पूंजी लागत जिसमें बर्थ के समीप किए गए निकर्षण, यदि कोई हो, की लागत और बर्थ के निर्माण की लागत शामिल है। बर्थिंग सेवा में अन्य लागत के अनुमानन के लिए कोई प्रावधान नहीं है। जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सैट और अन्य महापत्तन न्यासों जैसे मुरुगाव पत्तन न्यास, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास, आदि में अन्य कार्गो प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सैट भी बर्थ किराया सेवा के अधीन अन्य लागत के तत्त्व की गणना नहीं करते हैं। एनएमपीटी के मामले में इस मद पर विचार करने के लिए असाधारण परिस्थितियां बताएं और अनुमानों का औचित्य बताएं।	बर्थ किराये के लिए सिविल लागत अनुमानन में अन्य लागत तथा वित्तपोषण लागत आदि के लिए प्रावधान रूप में 10 प्रतिशत अन्य लागत शामिल है। यह नोट किया जाए कि इसके लिए दिशानिर्देशों में कोई प्रतिमानक नहीं है। तथापि, किसी परियोजना के वित्तीय मूल्यांकन के लिए, वित्तपोषण लागत संबंधी लागत उस प्रयोजन के बावजूद जिसके लिए यह उपलब्ध करवाया गया है, अनुमानन में कुछ वित्तपोषण प्रावधान आकर्षित करेगा। बल्क प्रहस्तन और पीओएल के लिए अन्य बर्थों हेतु निर्धारित प्रतिमानक कंटेनर प्रहस्तन से नहीं जोड़े जा सकते क्योंकि वित्तीय लागत और अन्य लागत के लिए सुविचारित प्रतिशत की दर में भी अन्तर है। वैसे एनएमपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई गणना वित्तीय मूल्यांकन के आधार पर है और आईडीसी लागत पर विचार किए जाने की आवश्यकता है। यह नोट किया जाए कि आईडीसी सामान्यतः परियोजना लागत का लगभग 7 प्रतिशत से 8 प्रतिशत परिगणित होता है और अन्य लागत तथा वित्त लागत संबंधी बर्थ निर्माण में सिविल कार्यों के 10 प्रतिशत की गणना को सही ठहराया गया है।
(v).	एनएमपीटी में लौह अयस्क प्रहस्तन टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में बिजली की इकाई दर (वर्तमान प्रस्ताव में पत्तन द्वारा यथा उल्लिखित) जुलाई 2008 और अगस्त 2008 माह के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए बिजली बिल की प्रति के आधार पर रु० 7.79 सुविचारित की गई थी। अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में पत्तन द्वारा अंगीकृत रु० 8 की इकाई दर प्रमाणित करने के लिए मंगलूर इलैक्ट्रिसिटी सप्लाय कम्पनी लिमिटेड (एमईएससीएल) के अद्यतन बिल की प्रति भेजें।	नवम्बर, 2009 माह से संबंधित बिजली बिल की प्रति भेजी गई है। बिजली की कुल लागत रु० 32.21 लाख है और निवल उपभोग 401736 इकाईयां हैं। बिजली की इकाई दर रु० 8.01 परिगणित होती है।
(vi).	'अन्य लागत' 10.34 प्रतिशत पर अलग-से मूल्यहासित करने की बजाय इसे सिविल लागत और उपस्कर लागत	याई निर्माण में सिविल कार्य के लिए मूल्यहास 3.34 प्रतिशत की दर से लागू दर पर संशोधित किया गया है। संशोधित

	में प्रभाजित किया जाना चाहिए और मूल्यहास सिविल तथा उपस्कर के लिए लागू दर पर परिगणित किया जाना चाहिए।	लागत पत्रक में जरूरी शोधन किए गए हैं।
(vii).	(क). एनएमपीटी ने पैरा 9.1 (अनुबंध ख पृष्ठ 54) में उल्लेख किया है कि कंटेनर मिश्रण जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) द्वारा सुविचारित स्तर पर कुछ पूर्णांकन के साथ परिकल्पित किया गया है। तथापि, जेएनपीटी द्वारा परिकल्पित कंटेनर मिश्रण जिसपर एनएमपीटी द्वारा विचार किया गया है, में कुछ भिन्नता देखी गई है।	एनएमपीटी गणनाओं में परिकल्पित कार्गो मिश्रण का कम्पोजिशन भेजा गया है। एनएमपीटी के लिए अंगीकृत कार्गो मिश्रण थोड़ा संशोधित किया गया है क्योंकि कुछ प्रचालन विषय प्रस्ताव जैसे आईसीडी और सीएफएस के लिए प्रासंगिक नहीं हैं। प्रस्ताव की अपेक्षा के अनुसार कार्गो मिश्रण शामिल किया गया है और इसे सही किया गया है।
	(ख). औचित्य बताएं कि जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में सुविचारित कंटेनर मिश्रण एनएमपीटी में कंटेनर टर्मिनल सुविधा के लिए कैसे प्रासंगिक है। यह स्वीकार करना होगा कि कंटेनर मिश्रण एवं 20/40 का अनुपात, गणना में परिकल्पित लदे हुए/खाली कंटेनर का इकाई प्रशुल्क एवं राजस्व के अनुमानन पर प्रभाव पड़ता है। पत्तन इकाई दर में निर्धारण के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में अंगीकृत कंटेनर मिश्रण की दोबारा समीक्षा करें और पुष्टि करें कि वे न्यू मेंगलूर के पत्तन पर प्रहस्तिर किए जाने की सभावना वाले (वास्तविक) कंटेनर मिश्रण के करीब हैं।	एनएमपीटी में वर्तमान में प्रहस्तिर कंटेनर 23000 से कंटेनर (अर्थात् 28000 टीईयू) है और कार्गो मिश्रण प्रमुख भारतीय कंटेनर टर्मिनलों द्वारा प्रहस्तिर कार्गो का प्रतिनिधित्व नहीं करता है वैसे यातायात पैटर्न, कार्गो मिश्रण का अनुमान लगाने के लिए और अन्य प्रमुख कंटेनर प्रहस्तिर पत्तन जैसे जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास, तूतीकोरिन पत्तन न्यास और चेन्नई पत्तन न्यास के आंकड़ों पर विचार किया गया है। एनएमपीटी के लिए अंगीकृत कार्गो मिश्रण थोड़ा संशोधित किया गया है क्योंकि कुछ प्रचालन आईसीडी और सीएफएस जैसे विषय प्रस्ताव के लिए प्रासंगिक नहीं हैं। प्रस्ताव की अपेक्षा के अनुसार कार्गो मिश्रण शामिल किया गया है। लदे हुए और खाली तथा आयात और निर्यात के मामले में कार्गो मिश्रण टीपीटी के कंटेनर टर्मिनल के अनुसार सुविचारित किया गया है। यह उम्मीद की गई है कि अंतर्राष्ट्रीय नेविगेशनल मार्ग की प्रोक्सिमिटी के कारण कंटेनर के पोतांतरण हेतु गुंजाइश है, इसलिए इसके लिए 15 प्रतिशत पर विचार किया गया है।
	(ग). प्रस्तावित प्रशुल्क पर अनुमानित राजस्व दर्शाते हुए भेजे गए गणना पत्रक में, राजस्व का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित सामान्य और प्रशीतन कंटेनर के संदर्भ में बॉक्सों का जोड़ 233488 है। गणना में एनएमपीटी द्वारा अंगीकृत 20 और 40 फीट कंटेनर के अनुपात पर विचार करते हुए 65:35 है, टीईयू का बॉक्सों में परिवर्तन कारक 1.35 होगा। तदनुसार, बॉक्सों की संख्या राजस्व का अनुमान लगाने के लिए एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 233488 के स्थान पर 209641 परिगणित की गई है। यह विषमता कंटेनरों की अन्य श्रेणियों में भी देखी गई है। एनएमपीटी को सलाह दी जाती है कि राजस्व गणना पत्रक की जांच करें और देखी गई विषमता को संशोधित करें।	टीईयू से बॉक्सों के परिवर्तन के कारक को 1.3 करने के लिए अनुमानों के अनुसार जरूरी शोधन किए गए हैं। संशोधन और गणना पत्रक में अनुवर्ती बदलाव भेजे गए हैं।
	(घ). यार्ड क्षमता के अनुमानन के लिए सुविचारित सर्ज कारक दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 1.3 है। राजस्व के अनुमानन में, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता कंटेनर के विभिन्न प्रकारों/आकार में सवितरित की गई है जिसमें उपर्युक्त (घ) में देखा गया है, टीईयू का बॉक्सों में परिवर्तन 1.35 है। परिवर्तन कारक को लागू करने में ऐसी भिन्नता के कारण स्पष्ट करें।	
(viii).	प्रस्तावित दरमान की अनुसूची 3.3 में एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित विविध प्रभार के संदर्भ में, विस्तृत गणना यह दर्शाने के लिए भेजे कि ऑफर किए जाने के लिए प्रस्तावित विविध सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर राजस्व रु० 246.68 लाख की अनुमानित राजस्व अपेक्षा से मेल खाएगा।	विविध प्रभारों में विभिन्न प्रचालन जैसे प्रशीतन कंटेनरों को बिजली प्वाइंट उपलब्ध करवाना, हैच कवरों को हटाना, सीमाशुल्क प्राधिकरण द्वारा जांच के लिए कंटेनरों का स्थानांतरण, आदि शामिल हैं। ऐसे प्रभारों के ब्यौरे और कारणों के साथ अंगीकृत आधार भेजा गया है।

(ix).	पत्तन का अनुमान है कि कंटेनर यार्ड से कंटेनर सीएफएस ले जाया जाएगा या फैक्टरी को सीधी सुपुर्दगी के लिए ट्रक पर लादा जाएगा। कंटेनरों के उपर्युक्त दोनों संचलनों में टर्मिनल प्रचालक द्वारा उपलब्ध करवाए जाने के लिए परिकल्पित सेवाओं के संदर्भ में सीएफएस को कंटेनर के संचलन और ट्रक के माध्यम से फैक्टरी को कंटेनर सीधा ले जाए जाने के लिए भिन्न-भिन्न प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किए जाने के कारणों का औचित्य बताएं।	कंटेनरों को पोतों से स्थानांतरित किया जाएगा और यार्ड में भंडारित किया जाएगा और यह अनुमान लगाया गया है कि उपयोक्ता को लॉरियों से कोई सीधे सुपुर्दगी नहीं की जाएगी।																												
(x).	बर्थ किराया प्रभार के लिए गणना:																													
	(क). पुष्टि करें कि औसत पार्सल आकार और अपफ्रंट बर्थ किराया की गणना में परिकल्पित पोतों का औसत जीआरटी जेएनपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में अपनाए गए माडल पर आधारित बताया गया है जो न्यू मेंगलूर पत्तन में परिकल्पित कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रासंगिक है।	वर्तमान में पत्तन के पास कंटेनर पोतों और फीडर पोतों के कोई आंकड़े नहीं हैं। इसलिए, पत्तन ने पत्तन में आने वाले पोत के जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत माडल अंगीकृत किया है। चूंकि जेएनपीटी सभी प्रकार के पोतों को देखता है और नए टर्मिनल जो हाल ही में विकसित किए गए हैं, को पोतों के मिश्रण का अनुभव है जो न्यू मेंगलूर पत्तन जैसे अकेले टर्मिनलों के लिए ज्यादा उपयुक्त माना गया है।																												
	(ख). बर्थ किराया सेवा के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा पर पहुंचने के लिए सुविचारित पोत के विभिन्न आकार के हिस्से का आधार स्पष्ट करें।	यह उम्मीद है कि 15.1 मीटर की निकषित गहराई और कार्गो मात्रा के लाभ के कारण पोतों की प्रमुखता निम्नलिखित पार्सल आकार होंगे:- <table><tr><th>पोत एलओए</th><th>प्रतिशत</th><th>पार्सल आकार</th><th>जलयानों की सं.</th></tr><tr><td>0 - 140</td><td>5%</td><td>434.00</td><td>9</td></tr><tr><td>140 - 180</td><td>10%</td><td>631.00</td><td>18</td></tr><tr><td>180 - 220</td><td>30%</td><td>1432.00</td><td>54</td></tr><tr><td>220 - 260</td><td>40%</td><td>2500.00</td><td>72</td></tr><tr><td>260 - 300</td><td>10%</td><td>3500.00</td><td>18</td></tr><tr><td>300+</td><td>5%</td><td>4000.00</td><td>9</td></tr></table> यह उम्मीद है कि 180-260 मीटर के बीच परिकल्पित पोतों का प्रतिशत 70 प्रतिशत होगा क्योंकि ये पोत औसतन लगभग 2000 कंटेनरों का वहन करेंगे। यह पत्तन में संभावित यातायात से मेल खाएगा।	पोत एलओए	प्रतिशत	पार्सल आकार	जलयानों की सं.	0 - 140	5%	434.00	9	140 - 180	10%	631.00	18	180 - 220	30%	1432.00	54	220 - 260	40%	2500.00	72	260 - 300	10%	3500.00	18	300+	5%	4000.00	9
पोत एलओए	प्रतिशत	पार्सल आकार	जलयानों की सं.																											
0 - 140	5%	434.00	9																											
140 - 180	10%	631.00	18																											
180 - 220	30%	1432.00	54																											
220 - 260	40%	2500.00	72																											
260 - 300	10%	3500.00	18																											
300+	5%	4000.00	9																											
	(ग). 2 घण्टे के बाद विराम के लिए बर्थ किराया प्रभार के अलावा दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें। यह भी स्पष्ट करें कि क्या अनुमानित राजस्व में कोई अतिरिक्त आय स्वीकार की गई है।	2 घण्टों के बाद दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार दिशानिर्देशों के अनुसार 70 प्रतिशत के निर्धारित अभिग्रहण पर बर्थ का उपयोग करने के लिए अपेक्षित है। यह बर्थ में बने रहने में विलंब के लिए पोतवर्णिकों को हतोत्साहित करेगा। यह प्रावधान 2 घंटे से अधिक विराम के लिए पोत स्वागियों को हतोत्साहित करने के लिए केवल एक दंड है।																												
(xi).	(क). पत्तन ने अनुमान लगाया है कि सम्पूर्ण सर्वोत्तम क्षमता रु0 164 प्रति टीईयू प्रतिदिन की भंडारण इकाई दर पर पहुंचने के समय भंडारण प्रभार आकर्षित करेगी। ऐसे अनुमान का आधार स्पष्ट करें। प्रथम स्लैब के लिए निर्धारित भंडारण प्रभार की आधार दर भी आयात कंटेनरों के लिए परिकल्पित 2 दिन और निर्यात कंटेनरों के लिए परिकल्पित 4 दिन के औसत विराम समय और दरमान में प्रस्तावित निर्यात के लिए 2 दिन और आयात के लिए 3 दिन की निःशुल्क अवधि के संदर्भ में स्पष्ट करें।	कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों के लिए प्रत्येक स्लैब के लिए परिकल्पित विराम समय के लिए (प्रस्तावित) भंडारण प्रभार से राजस्व दर्शाते हुए विस्तृत गणना भेजी गई है जिससे अनुमानित राजस्व अपेक्षा की पूर्ति की जा सके।																												

	(ख). यह दर्शाने के लिए विस्तृत गणना भेजे कि कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों के लिए दरमान में प्रस्तावित भंडारण प्रभार पर राजस्व भंडारण सेवा से अनुमानित रु0 575.59 लाख की वार्षिक राजस्व अपेक्षा से मेल खाएगा। गणना में परिकल्पित कंटेनरों की प्रत्येक श्रेणी के लिए प्रत्येक समय स्लॉट में आने की संभावना वाले यातायात का प्रतिशत ऐसे अनुमान के लिए आधार स्पष्ट करते हुए दर्शाए।	
	(ग). प्रथम स्लैब के लिए रु0 164 प्रति टीईयू/दिन के प्रस्तावित भंडारण प्रभार पर पहुंचने के समय पत्तन ने टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता द्वारा इस सेवा से अनुमानित राजस्व अपेक्षा विभाजित की है। राजस्व भी अनिकासित रहने की संभावना वाले कार्गो के दिनों की संख्या पर निर्भर करता है। समय कारक पर पत्तन द्वारा विचार नहीं किया गया है।	

7.2 सारबद्ध करने के लिए, संशोधित प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा किए गए मुख्य संशोधन नीचे स्पष्ट किए गए हैं:-

- पत्तन ने कंटेनर स्टेकयार्ड के लिए 3500 वर्ग मी0 का अतिरिक्त क्षेत्र आबंटित करने का प्रस्ताव किया है। परिणामस्वरूप, प्रारंभिक प्रस्ताव में 353770 टीईयू प्रतिवर्ष पर निर्धारित सर्वोत्तम यार्ड क्षमता को बढ़ाकर संशोधित प्रस्ताव में 374406 टीईयू किया गया है।
- लाइसेंस शुल्कों का अनुमान पत्तन द्वारा आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित भूमि के प्रासंगिक क्षेत्र के लिए पेव्ड क्षेत्र और अनपेव्ड क्षेत्र के लिए प्रचलित मौजूदा इकाई दर पर विचार करते हुए संशोधित किया गया है।
- अन्य परिसंपत्तियों पर मूल्यहास सिविल और उपस्कर लागत में प्रभावित करने के बाद परिकल्पित किया गया है। एनएमपीटी द्वारा अनुमानित संशोधित राजस्व अपेक्षा निम्नवत् है:-

क्र. सं.	विवरण	कंटेनर प्रहरतन सेवा	बर्थ किराया सेवा
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	55.37	10.09
2.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	27.37	16.76
वार्षिक राजस्व अपेक्षा		82.74	26.85

- लदे हुए और खाली कंटेनरों तथा आयात और निर्यात कंटेनरों के मामले में कार्गो मिश्रण टीपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु परिगणित कार्गो मिश्रण का अनुसरण करते हुए सुविचारित किया गया है।
- उपर्युक्त संशोधन के मददेनजर, मूल प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें भी संशोधित की गई हैं। प्रमुख प्रशुल्क मद के लिए संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क अर्थात् 20' विदेशी कंटेनर प्रहरतन नीचे दिया गया है:-

	लदे हुए	खाली
जलयान से यार्ड और विलोमत:	1855	1484
यार्ड से ट्रक और विलोमत:	278	282
जोड़	2133	1766

- 20' कंटेनर के लिए प्रथम स्लैब हेतु भंडारण प्रभार रु0 101 प्रतिदिन पर संशोधित और प्रस्तावित किया गया है। अनुवर्ती दो स्लैबों के लिए दरें प्रथम स्लैब के लिए प्रस्तावित दरों के दोगुना और तीन गुना प्रस्तावित की गई हैं।

8.1. एनएमपीटी ने बाद में अपने ईमेल दिनांक 23 दिसम्बर 2009 द्वारा टीईयू को बॉक्सों में बदलने का परिवर्तन कारक 1.3 लागू करते हुए बॉक्सों की संख्या 288004 पर सही करने के बाद प्रशुल्क का संशोधित अनुमानन भेजा है। भंडारण प्रभारों के लिए दरों का अनुमानन भी तदनुसार संशोधित किया गया है। इसने उपर्युक्त शोधन शामिल करते हुए संशोधित मसौदा दर अनुसूची अंग्रेषित की है।

8.2. संशोधित प्रस्तावित दरमान में एनएमपीटी द्वारा किए गए प्रमुख संशोधन निम्नवत् हैं:

- इसने अनुमानित राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए राभी मदों हेतु इकाई दरें संशोधित की हैं। प्रमुख प्रशुल्क मद अर्थात् 20' विदेशी कंटेनर प्रहरतन के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क नीचे दिया गया है:

	लदे हुए	खाली
जलयान से यार्ड और विलोमतः	1940	1552
यार्ड से ट्रक और विलोमतः	291	295
जोड़	2231	1847

- (ii). भंडारण प्रभार की वसूली के लिए प्रस्तावित 10 टियर स्लैब 3 से 4 टियर में संशोधित किया गया है। कंटेनर की विभिन्न श्रेणियों के लिए पहले प्रस्तावित भंडारण प्रभार जोकि उसके मामले में प्रासंगिक नहीं है, संशोधित प्रस्ताव दरमान से हटा दिए गए हैं। संशोधित प्रस्तावित दरमान में, कंटेनर की विभिन्न श्रेणियों के लिए प्रस्तावित निःशुल्क अवधि सिवाय निर्यात खाली कंटेनर के मूल प्रस्ताव के अनुसार रखी गई है जिसे आयात खाली कंटेनर के साथ जोड़ते हुए 3 दिनों से कम किया गया है।

संशोधित प्रस्तावित दरमान में प्रस्तावित भंडारण प्रभार 20' विदेशी कंटेनर के लिए प्रथम स्लैब हेतु रु0 117 प्रतिदिन है। अनुवर्ती दो स्लैबों के लिए दरें प्रथम स्लैब के लिए प्रस्तावित दरों के दोगुना और चार गुना प्रस्तावित की गई हैं।

9. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्यौरे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). यह प्रस्ताव न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) में पीपीपी गोड के अधीन विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है।

फरवरी 2008 के महापत्तन न्यासों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, अब निर्धारित प्रशुल्क सीमाएं अगले पांच वर्षों के भीतर पीपीपी आधार पर पत्तन में विकसित किए जाने वाले सभी विहित कंटेनर प्रहरतन टर्मिनलों पर लागू होंगी।

- (ii). संयुक्त सुनवाई के बाद एनएमपीटी ने मूल प्रस्ताव में कुछ संशोधन किए थे, जैसाकि इस टिप्पणी के पूर्ववर्ती हिस्से में स्पष्ट की गई है। एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव दिनांक 22 दिसम्बर 2009 और 23 दिसम्बर 2009 के साथ इस मामले की कार्यवाही के दौरान भेजी गई सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

- (iii). एनएमपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव सामान्यतः अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए गए दिशानिर्देशों का अनुपालन करता है सिवाय घाट क्रेनों की संख्या एवं कंटेनर टर्मिनल के लिए तैनात किए जाने हेतु प्रस्तावित कॉम्पलिमेंटरी उपस्कर और यार्ड में भूमि स्लॉटों के संदर्भ के। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित दिशानिर्देशों से विपथनों पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में बर्बा की गई है।

- (iv). एनएमपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार तीन घाट क्रेनों की अपेक्षा की बजाय दो घाट क्रेनें तैनात करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश भंडारण प्रयोजन के लिए आबंटित किए जाने वाले क्षेत्र पर पत्तन पर कोई रोक नहीं लगाते हैं और न ही कोई प्रतिमानक निर्धारित करते हैं, इसलिए पत्तन को सलाह दी गई थी कि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए सर्वोत्तम घाट क्षमता का पुनः निर्धारण करें और (संशोधित) सर्वोत्तम घाट क्षमता के मिलान के लिए सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का भी पुनः निर्धारण करें। एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि वेस्टर्न डॉक आर्म जिसके लिए बैंकअप क्षेत्र की भी आवश्यकता है, में विकसित किए जाने के लिए 4 बर्थ प्रस्तावित किए गए हैं। कंटेनर टर्मिनल को किसी अतिरिक्त क्षेत्र का आबंटन समीपवर्ती बर्थों की भावी योजना तैयार करने में विवाद पैदा करेगा। इसलिए, पत्तन ने कंटेनर टर्मिनल की यार्ड क्षमता में सुधार करने के लिए अधिक क्षेत्र आबंटित करने में गिनता व्यक्त की है। आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित कुल क्षेत्र में बिना किसी संशोधन के, पत्तन ने संशोधित प्रस्ताव में यार्ड क्षमता में सुधार करने के लिए स्टेकयार्ड के विकास के लिए 3500 वर्ग मी0 अतिरिक्त क्षेत्र पर विचार किया है। यह उल्लेखनीय है कि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश स्टेकयार्ड विकसित करने के लिए पत्तन द्वारा भूमि के आबंटन के लिए कोई प्रतिमानक अथवा

मानक निर्धारित नहीं करते हैं। परन्तु, यह प्राधिकरण टर्मिनल के प्रत्यक्ष फीवर द्वारा लगाई गई रूकावटों को नजरअंदाज नहीं कर सकता।

(v). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

(क). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:

(i). भूमि स्लॉट:

कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए एनएमपीटी द्वारा उपलब्ध करवाए जाने के लिए 10.6 हैक्टेयर भूमि का कुल क्षेत्र प्रस्तावित किया गया है। सड़कों, बर्थ के बैकअप क्षेत्र, प्रचालन भवन, ट्रेलरों के लिए पार्किंग हेतु 2 हैक्टेयर भूमि, आदि के लिए क्षेत्र उपलब्ध करवाने के बाद, पत्तन ने कंटेनर स्टेकयार्ड के लिए 6.35 हैक्टेयर क्षेत्र आवंटित करने का प्रस्ताव किया है।

उल्लेख करते हुए कि दिशानिर्देशों में निर्धारित 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर का भूमि स्लॉट प्रतिमानक साध्य नहीं है, इसलिए पत्तन ने 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉटों पर विचार किया है। प्रति हैक्टेयर भूमि स्लॉटों की संख्या कंटेनर द्वारा अभिगृहीत क्षेत्र और कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए अपेक्षित अतिरिक्त क्षेत्र, कंटेनर के बीच अन्तराल, आदि के आधार पर निर्धारित की बताई गई है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि दिशानिर्देशों में निर्धारित 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर का प्रतिमानक जेएनपीटी के मामले में भी संशोधित किया गया था और 285 टीईयू प्रति हैक्टेयर पर विचार किया गया है। भेजे गए विश्लेषण के आधार पर, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का निर्धारण करने के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।

फरवरी 2008 के दिशानिर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को अनुमति देता है कि पत्तन विशिष्ट परिस्थितियों के मद्देनजर संबद्ध पत्तन न्यास द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण के आधार पर प्रतिमानकों में जरूरी संशोधन करे।

(ii). औसत स्टेक ऊंचाई:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2.5 की औसत स्टेक ऊंचाई विनिर्दिष्ट करते हैं जिसका एनएमपीटी द्वारा पालन किया गया है।

(iii). औसत विराम समय:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्यात कंटेनर के लिए औसत विराम समय 4 दिन और आयात कंटेनर के लिए 2 दिन विनिर्दिष्ट करता है जिसपर एनएमपीटी द्वारा विचार किया गया है।

संशोधित प्रस्ताव के साथ भेजे गए राजस्व अनुमानन में, आयात और निर्यात कंटेनर का अनुपात 50:50 सुविचारित किया गया है और 3 दिनों के औसत विराम समय की गणना की गई है। आयात/निर्यात कंटेनर का अनुपात पत्तन द्वारा 51.3:48.7 पर और पड़ोसी कंटेनर टर्मिनल अर्थात् तूतीकोरिन पत्तन न्यास में प्रचालन कर रहे पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड में आयात/निर्यात मिश्रण के संदर्भ में भी प्रतिवेदित कंटेनरों के प्रचलित आयात निर्यात विवरण के अनुसार पाया गया है।

(iv). दिशानिर्देशों में निर्धारित सूत्र और एनएमपीटी द्वारा सुविचारित पैरामीटरों के आधार पर यार्ड क्षमता 374406 टीईयू परिगणित की गई है।

(ख). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

(i). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, एनएमपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 300 मी० की बर्थ लम्बाई के लिए 3 घाट क्रेनों की अपेक्षा की विपरीत 2 घाट क्रेनों पर विचार किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि घाट क्रेन की संख्या के संदर्भ में किया गया विपथन सीमित भूमि उपलब्धता के कारण सीमित यार्ड क्षमता के कारण है। इसलिए, पत्तन ने 3 सं. की बजाय 2 सं. घाट क्रेन तैनात करने का प्रस्ताव किया है ताकि सर्वोत्तम घाट क्षमता सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के ज्यादा या कम करीब हो। यह उल्लेखनीय है कि यदि दिशानिर्देशों में निर्धारित 3 घाट क्रेनों के प्रतिमानक पर विचार किया जाता है तो सर्वोत्तम घाट क्षमता 3.74 लाख टीईयू प्रतिवर्ष पर निर्धारित सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के विपरीत 5.97 लाख टीईयू होगी। चूंकि घाट क्रेनों की संख्या 2 संख्याओं तक सीमित करने के लिए पत्तन का आशय बेकार निवेशों की लागत से प्रशुल्क पर अनावश्यक बोझ नहीं डालना है, और यह भी स्वीकार करना

- है कि पोत परिवहन मंत्रालय ने दो घाट क्रेनों का प्रस्ताव अनुमोदित किया है और इसी सार्वजनिक निजी भागीदारी मूल्यांकन समिति को प्रस्तुत किया गया है, इसलिए यह प्राधिकरण घाट क्रेनों की संख्या के संदर्भ में पत्तन द्वारा किए गए विपथन को स्वीकार करता है।
- (ii). घाट क्रेन की उत्पादकता दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 25 फेरे प्रति घंटा टीईयू पर सुविचारित की गई है। 18 फेरे प्रति घंटा की गणना करने के लिए ग्रुप मरीतिग टीसीबी, एस.एल. द्वारा उठाए गए बिन्दु दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता प्रतिमानकों के अनुसार नहीं है।
- (iii). दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक और सूत्र लागू करते हुए कंटेनर टर्मिनल के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता 398580 टीईयू प्रतिवर्ष पर परिगणित की गई है।
- (ग). दिशानिर्देशों के अनुसार, कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम घाट तथा यार्ड क्षमताओं के कमतर होने के कारण 374406 टीईयू पर सुविचारित की गई है।

(vi). पूंजी लागत:

3.74 लाख टीईयू की सर्वोत्तम क्षमता अर्जित करने के लिए कंटेनर टर्मिनल की कुल पूंजी लागत रु0 275.82 करोड़ अनुमानित की गई है जिसमें से रु0 104.77 करोड़ बर्थिंग गतिविधि के लिए आबंटनीय है और रु0 171.04 करोड़ नीचे यथा स्पष्ट की गई कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं के लिए अनुमानित किए गए हैं—

(क). बर्थिंग गतिविधि:

बर्थ किराये की गणना के लिए प्रतिमानक कंटेनर टर्मिनलों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों में विशेष रूप से शामिल नहीं किया गया है। यह प्राधिकरण इस श्रेणी के लिए भी दिशानिर्देशों में लौह अयस्क, कोयला, बहुउद्देशीय कार्गो और लिक्विड बल्क प्रहस्तन बर्थों के लिए निर्धारित यही कार्यपद्धति अपनाने के लिए सरकार को पहले ही अनुशंसा कर चुका है। उपर्युक्त टर्मिनलों के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार, बर्थिंग गतिविधि के अधीन पूंजी लागत में बर्थ के निर्माण की लागत और पत्तन न्यास द्वारा अनुमानों के अनुसार बर्थ के समीप किए गए निकर्षण, यदि कोई हो, की लागत शामिल होगी।

बर्थ किराया सेवाओं के लिए कुल पूंजी लागत रु0 104.77 करोड़ अनुमानित की गई है जिसमें बर्थ के सामने निकर्षण के लिए रु0 12.25 करोड़ शामिल है। बर्थ किराये के सिविल लागत अनुमानन में निर्माण अवधि दौरान ब्याज सहित वित्तपोषण लागत और अन्य लागत आदि के लिए 10 प्रतिशत अन्य लागत अर्थात् रु0 9.52 करोड़ शामिल है। पत्तन ने निवेदन किया है कि निर्माण के दौरान ब्याज (आईडीसी) के लिए लागत सामान्यतः परियोजना लागत का लगभग 7 प्रतिशत—8 प्रतिशत होता है और इसलिए बर्थ के निर्माण के लिए वित्त लागत सहित अन्य लागत के लिए 10 प्रतिशत लागत पर विचार करना औचित्यपूर्ण है। इसने उल्लेख किया है कि हालांकि इसके लिए दिशानिर्देशों में कोई प्रतिमानक निर्धारित नहीं किए गए हैं, परन्तु वित्तपोषण लागत संबंधी लागत उपलब्ध करवाई जानी है क्योंकि यह अन्य निवेशों से भिन्न नहीं है।

हालांकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक बर्थ लागत के लिए इस लागत मद हेतु विशेष रूप से नहीं दिया गया है, परन्तु वित्तपोषण और अन्य लागत को प्रभावित करने के लिए एनएमपीटी द्वारा उठाया गया बिन्दु प्रासंगिक और औचित्यपूर्ण पाया गया है। कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं के लिए पूंजी लागत का अनुमान लगाने के लिए, दिशानिर्देश निर्माण के दौरान ब्याज, कार्य पूंजी आदि के लिए सिविल और उपस्कर लागत के 10 प्रतिशत पर 'अन्य लागत' का अनुमान लगाने के लिए प्रतिमानक पहले ही विनिर्दिष्ट कर चुके हैं। बर्थ की कुल लागत के 10 प्रतिशत पर एनएमपीटी द्वारा अनुमानित 'अन्य लागत' कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं के लिए इस मद का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है और इसलिए स्वीकार किया गया है।

एनएमपीटी ने पुष्टि की है कि सिविल लागत का अनुमानन अगस्त 2009 की प्रचलित दर पर आधारित है। अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए एनएमपीटी द्वारा लगाए गए अनुमान पर विश्वास किया गया है।

रु0 150 प्रति घन मीटर की प्रचलित दर के आधार पर निकर्षण लागत का अनुमान लगाने के बारे में ग्रुप मरीतिग टीसीबी द्वारा की गई टिप्पणी के संदर्भ में, एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि इसने मोबिलाइजेशन और डिमोबिलाइजेशन के लिए अलग-अलग प्रावधान किया है जिसपर यदि विचार किया जाता है तो तत्संबंधी आवेदक द्वारा सुझावित इकाई दर परिगणित होगी।

(ख). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:

- (i). जैसाकि पहले बताया गया है, घाट क्रेनों की संख्या तीन की बजाय 2 सुविचारित की गई है। एनएमपीटी द्वारा सुविचारित रबड टायर वाली गैन्ट्री क्रेनों (आरटीजीसी), रीच स्टेकरों और ट्रैक्टर ट्रेलरों की संख्या दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर के मानक स्तर के अनुसार हैं परंतु पत्तन द्वारा तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित घाट क्रेनों की दो संख्या के संदर्भ में है। घाट क्रेनों के मामले में एनएमपीटी द्वारा विपथन स्वीकार करने के लिए दिया गया कारण अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किया गया है। परिणामस्वरूप, आरटीजीसी, रीच स्टेकरों और ट्रैक्टर ट्रालियों का प्रस्तावित कॉम्प्लिमेंट जो तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित दो घाट क्रेनों की संख्या के संदर्भ में सह-संबंधित है, भी स्वीकार किया गया है।
- (ii). दिशानिर्देश प्रतिदिन छह रैकों के प्रहस्तन के लिए एक रेल माउंटेड गैन्ट्री क्रेन (आरएमजीसी) की तैनाती विनिर्दिष्ट करते हैं। एनएमपीटी ने यह उल्लेख करते हुए पूंजी लागत में इस उपस्कर की लागत शामिल नहीं की थी कि उसे उम्मीद नहीं है कि कंटेनर टर्मिनल पर रेल द्वारा आईसीडी कंटेनरों का प्रहस्तन किया जाएगा। पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों पर विश्वास करते हुए और यह स्वीकार करते हुए कि उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं में किसी ने भी कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत के अनुमानन में आरएमजीसी को शामिल नहीं किए जाने पर कोई आपत्ति नहीं उठाई थी, पत्तन द्वारा प्रस्तावित विपथन स्वीकार किया गया है।
- (iii). पत्तन ने सिविल लागत का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत इकाई दर का विश्लेषण भेजा है और उल्लेख किया है कि सिविल लागत का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत इकाई दर प्रचलित बाजार दर अर्थात् अगस्त 2009 पर आधारित है। उपस्कर लागत के संदर्भ में, पत्तन ने अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए आपूर्तिकर्ताओं से प्राप्त कोटेशनों की प्रतियां जो अगस्त 2009 की हैं, भेजी हैं। यह अनुमान लगाते हुए कि डेवलपर 'पूंजी सामानों के लिए निर्यात संवर्धन' (ईपीसीजी) प्राप्त करेगा, पत्तन ने आधारित उपस्कर पर 3 प्रतिशत शुल्क पर विचार किया है और उपस्कर लागत अनुमानन का विस्तृत परिकलन भेजा है।

एनएमपीटी द्वारा भेजी गई उपस्कर की इकाई दरों पर पत्तन द्वारा भेजे गए दस्तावेजी साक्ष्य के आधार पर विश्वास किया गया है बशर्ते इस मामले का विश्लेषण करने के समय प्रचलित विनिमय दर अद्यतन की जाए। विदेशी मुद्रा में बजटीय कोटेशनों के परिवर्तन के लिए एनएमपीटी द्वारा लागू की गई विनिमय दर 1 यूरो = ₹0 69.89 है जिसे शुल्क में परिणामी बदलावों के साथ इस मामले के विश्लेषण के समय यथा प्रचलित 1 यूरो = ₹0 66.7875 किया गया है।

- (iv). ट्रक पार्किंग क्षेत्र के लिए पूंजी लागत पर विचार करने के बारे में भावी बोलीदाताओं में से एक द्वारा उठाए गए बिन्दु के संदर्भ में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि ट्रक पार्किंग क्षेत्र और वाकंडी वॉल का निर्माण, सड़क और संयुक्त कोरिडोर, आदि पत्तन द्वारा किया जाना है और इसलिए पूंजी अनुमानों में इन मदों के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है। यह नोट किया जाए कि इस क्षेत्र के लिए पत्तन द्वारा प्रभार्य लाइसेंस शुल्क, तथापि, पत्तन द्वारा इसकी लागत पर किए जाने वाले विकास के मद्देनजर, पेड क्षेत्र के लिए यथा लागू परिगणित किया गया है।
- (v). ऊपर स्पष्ट की गई विनिमय दर में संशोधन के अधीन संशोधित कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत एनएमपीटी द्वारा अनुमानित ₹0 125.48 करोड़ परिगणित होती है।

(ग). आईटी प्रणाली और अन्य लागत:

आईटी प्रणालियों और अन्य मदों के लिए पूंजी लागत दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सिविल लागत और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत के जोड़ के क्रमशः 2 प्रतिशत और 10 प्रतिशत पर अनुमान लगाया गया है।

(घ). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, समेकित पूंजी लागत एनएमपीटी द्वारा अनुमानित ₹0 275.82 करोड़ के विपरीत ₹0 269.73 करोड़ परिगणित की गई है।

(vii). कंटेनर प्रहस्तन सेवा के लिए संशोधित पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ ₹0 26.39 करोड़ परिगणित होता है। बर्थ किराया सेवा के लिए आरओसीई एनएमपीटी द्वारा यथा अनुमानित ₹0 16.76 करोड़ है।

(viii). प्रचालन लागत:

(क). बिजली का उपभोग प्रतिमानकों के अनुसार 8 केंडब्ल्यूएच प्रति टीईयू सुविचारित किया गया है। एनएमपीटी द्वारा सुविचारित बिजली की इकाई लागत ₹0 8.00 प्रति इकाई है जिसे नवम्बर 2009 माह

के लिए मंगलूर इलैक्ट्रिसिटी सप्लाय कम्पनी लिमिटेड द्वारा जारी किए गए बिजली बिल की प्रति से प्रमाणित किया गया है।

- (ख). दिशानिर्देशों में निर्धारित उपभोग प्रतिमानकों के अनुसार ईंधन का उपभोग 4 लिटर प्रति टीईयू पर सुविचारित किया गया है। सुविचारित ईंधन की इकाई लागत रु0 37.01 प्रति लिटर पर प्रतिवेदित प्रचलित दर पर सुविचारित किया गया है।
- (ग). प्रतिमानकों के अनुसार, मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत और उपस्कर तथा आईटी लागत के 2 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है। बीमा लागत सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है और अन्य व्यय दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार (0.5 मिलियन टीईयू से कम क्षमता वाले टर्मिनलों के लिए) अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 15 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है।
- (घ). मूल्यहास, दिशानिर्देशों के अनुसार, कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित स्ट्रेट लाइन पद्धति (एसएमएम) के लिए मूल्यहास दरों का अनुसरण करते हुए परिकलित किया जाना चाहिए। मूल्यहास परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए एसएमएम के अधीन कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर पर 10.34 प्रतिशत और आईटी प्रणालियों के लिए 16.20 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है। आईटी प्रणाली के लिए कम्पनी अधिनियम में निर्धारित मूल्यहास दर एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 16.20 प्रतिशत के विपरीत 16.21 प्रतिशत है। मूल्यहास का परिकलन उस सीमा तक संशोधित किया गया है। तथापि, कुल प्रचालन लागत पर इसका कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा।

मूल्यहास की गणना करते समय, अन्य परिसंपत्तियां सिविल और उपस्कर लागत के अधीन विधिवत् रूप से अनुपातिक रूप में लिया गया है।

- (ङ). ट्रेलर/ट्रक पार्किंग क्षेत्र के लिए पत्तन द्वारा आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित 20000 वर्ग मी0 सहित 106000 वर्ग मी0 भूमि के कुल क्षेत्र के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाया गया है।

दिशानिर्देश संबद्ध महापत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार सुविचारित किए जाने के लिए पट्टा किराया विनिर्दिष्ट करते हैं। पत्तन ने सेमी-पेव्ड क्षेत्र के लिए प्रचलित दर के आधार पर 86000 वर्ग मी0 क्षेत्र के लिए रु0 9.37 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह और पेव्ड क्षेत्र के लिए प्रचलित दर के आधार पर 20000 वर्ग मी0 क्षेत्र के लिए रु0 20.22 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह पर विचार किया है।

- (च). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर कुल प्रचालन लागत कंटेनर प्रहस्तन सेवा के लिए एनएमपीटी द्वारा अनुमानित रु0 55.37 करोड़ के विपरीत रु0 53.64 करोड़ परिगणित होती है।

- (ix). बर्थ किराया सेवा के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाने हेतु, एनएमपीटी ने रु0 0.30 करोड़ पर अनुरक्षण लागत, बीमा के लिए पूंजी लागत के 1 प्रतिशत, मूल्यहास के लिए बर्थ की पूंजी लागत के 3.34 प्रतिशत और विविध लागत के लिए बर्थ की पूंजी लागत के 5 प्रतिशत पर विचार किया गया है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, बर्थिंग गतिविधि के लिए पूंजी और प्रचालन लागत के निर्धारण के लिए प्रतिमानक कंटेनर टर्मिनल में प्रदत्त सेवाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों में शामिल नहीं किए गए हैं। यह मामला सरकार को पहले ही भेजा जा चुका है और सरकार के प्रतिसाद की प्रतीक्षा है। बर्थ किराये की गणना के लिए अन्य टर्मिनलों हेतु निर्धारित दिशानिर्देश इस मामले में भी लागू किए जा सकते हैं जैसाकि जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में किया गया था।

हालांकि दिशानिर्देश प्रचालन लागत को बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर सीमित करते हैं, परंतु परिसंपत्ति को पर्याप्त बीमा कवर की आवश्यकता होती है और यह तथ्य कि परिसंपत्ति का मूल्य टूट-फूट के कारण मूल्यहासित होगा इससे इंकार नहीं किया जा सकता। अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय यह स्थिति स्वीकार की गई थी और जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल सहित अन्य महापत्तन न्यासों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के संदर्भ में बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा निर्धारित करने के लिए बीमा की लागत और मूल्यहास पर विचार किया गया था।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, बर्थ किराया सेवा से राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के समय, अनुरक्षण के लिए पूंजी लागत के 1 प्रतिशत, 1 प्रतिशत पर बीमा लागत तत्त्व और मूल्यहास पूंजी लागत के 3.34 प्रतिशत पर विचार किया गया है।

बर्थ लागत के 5 प्रतिशत पर एनएमपीटी द्वारा अनुमानित विविध प्रचालन लागत जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण सहित अन्य महापत्तन न्यासों में बर्थ किराये के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में अनुसरित

दृष्टिकोण के अनुसार नहीं पाया गया है। अन्य मामलों में अंगीकृत दृष्टिकोण से विपथन के लिए पत्तन द्वारा कोई औचित्य नहीं दिया गया है। इसलिए, एनएमपीटी द्वारा बर्थ किराया सेवा के अधीन विविध प्रचालन लागत के अनुमानन पर विचार नहीं किया गया है।

उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर बर्थिंग सेवा के लिए कुल प्रचालन लागत बर्थिंग सेवाओं के लिए एनएमपीटी द्वारा अनुमानित ₹0 10.09 करोड़ के विपरीत ₹0 5.60 करोड़ पर अनुमानित की गई है।

(x). उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने का विवरण अनुबंध—1 रूप में संलग्न किया गया है।

(क). कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल राजस्व अपेक्षा ₹0 80.03 करोड़ परिगणित होती है जोकि पूंजी लागत (अर्थात् ₹0 26.39 करोड़) पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ और प्रचालन लागत (₹0 53.64 करोड़) का जोड़ है।

(ख). दिशानिर्देश प्रहस्तन प्रभार में प्रभाजित किए जाने के लिए कुल राजस्व अपेक्षा के 90 प्रतिशत, भंडारण प्रभार के लिए 7 प्रतिशत और विविध प्रभार के लिए 3 प्रतिशत की अपेक्षा करते हैं।

तदनुसार, ₹0 80.03 करोड़ कुल राजस्व की अपेक्षा की पूर्ति के लिए कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों से ₹0 73.03 करोड़, भंडारण प्रभार से ₹0 5.60 करोड़ और विविध प्रभारों से ₹0 2.40 करोड़ वसूल किया जाना है।

(xi). दिशानिर्देश राजस्व अपेक्षा से विभिन्न सेवाओं के लिए दरमान में इकाई दरें डिराइविंग करने के लिए कोई विशिष्ट कार्यपद्धति निर्धारित नहीं करते हैं। कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क मदें शामिल हैं और इसके अलावा कंटेनरों के प्रकार एवं आकार के आधार पर दरें भिन्न हैं।

(xii). प्रशुल्क ढाँचे और इसी तरह का कार्य करने वाले अन्य टर्मिनल द्वारा ऑफर की गई विभिन्न सेवाओं के पैटर्न को लेते हुए अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दरमान इंट्रेशन द्वारा लिया जाना है। तूतीकोरिन पत्तन न्यास और जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास में कंटेनर प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय यही दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया था।

(xiii). एनएमपीटी ने निवेदन किया है कि पत्तन में वर्तमान में प्रहस्तित कंटेनर महत्वपूर्ण नहीं है और इसलिए कार्गो मिश्रण प्रमुख भारतीय कंटेनर टर्मिनलों द्वारा प्रहस्तित कार्गो का प्रतिनिधित्व नहीं करेगा। इसके मद्देनजर, इसने कंटेनर मिश्रण और अन्य प्रमुख कंटेनर प्रहस्तन पत्तन जैसे जेएनपीटी और तूतीकोरिन पत्तन न्यास में प्रचालन कर रहे पीएसए सिकाल टर्मिनल के अन्य व्योरे जरूरी समायोजनों के साथ परिकल्पित किए हैं। लदे हुए और खाली तथा आयात एवं निर्यात के मामले में कार्गो मिश्रण टीपीटी में कंटेनर टर्मिनल के अनुसार सुविचारित किया गया है। यह उद्धरित करते हुए कि अंतर्राष्ट्रीय नेविगेशनल मार्ग में प्रोक्सिमिटी के कारण कंटेनर के पोतांतरण के लिए गुंजाइश है, इसलिए इसने सर्वोत्तम क्षमता का 15 प्रतिशत प्रस्तावित किया है। पोतांतरण कंटेनरों की हिस्सेदारी होगी। पोतांतरण कंटेनरों के हिस्से में संशोधन के अधीन इस विश्लेषण में एनएमपीटी द्वारा अंगीकृत कंटेनर मिश्रण पर विश्वास किया गया है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) जोकि भारत में अग्रणी कंटेनर टर्मिनलों में से एक है, में पोतांतरण यातायात इसके कुल यातायात का 9 प्रतिशत होता है। जेएनपीटी के कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए भी सर्वोत्तम क्षमता का 9 प्रतिशत पोतांतरण कंटेनर के हिस्से के रूप में परिकल्पित किया गया है। इस स्थिति के आलोक में और यह भी स्वीकार करते हुए कि इसके पड़ोसी कोचीन पत्तन में अंतर्राष्ट्रीय पोतांतरण कंटेनर टर्मिनल पहले ही विकसित किया गया है। इसलिए, अनुमानित राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए इकाई दर विपथित करने के प्रयोजन से, पोतांतरण कंटेनर का हिस्सा जेएनपीटी में अनुमानित स्तर अर्थात् 9 प्रतिशत पर बनाए रखा गया है। परिणामस्वरूप, सामान्य कंटेनर की हिस्सेदारी भिन्न हिस्सेदारी के लिए उपयुक्ततः समायोजित किया गया है।

(xiv). पत्तन ने प्रस्तावित प्रशुल्क पर विस्तृत राजस्व गणना भेजी है जिससे अनुमानित राजस्व अपेक्षा प्राप्त की जा सके। यार्ड से ट्रक तक खाली कंटेनर के संचालन के लिए दर गलत तरीके से लदे हुए कंटेनर के लिए दर से ज्यादा सुविचारित की गई है। पत्तन द्वारा पहले प्रस्तावित दरमान में, प्रस्तावित दर लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए एकसमान थी। अन्य पत्तनों जैसे टीपीटी और जेएनपीटी में भी, लदे हुए अथवा खाली कंटेनर होने के बावजूद यार्ड से ट्रक के लिए एकसमान दर निर्धारित की गई है। इस गलती को ठीक करने के साथ और पोतांतरण कंटेनर की हिस्सेदारी संशोधित करते हुए, एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रहस्तन प्रभार से अनुमानित राजस्व मानक पद्धति के अधीन निर्धारित ₹0 72.03 करोड़ की राजस्व अपेक्षा के विपरीत ₹0 74.17 करोड़ है। इस प्रकार, प्रहस्तन सेवाओं से राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क 2.89 प्रतिशत तक कम किया जाना है।

- (xv). (क). एनएमपीटी ने आयात लदे हुए कंटेनरों के लिए 2 दिनों का निःशुल्क विराम समय और निर्यात लदे हुए कंटेनरों के लिए 3 दिनों का निःशुल्क विराम समय प्रस्तावित किया है। खाली कंटेनरों के लिए प्रस्तावित निःशुल्क विराम समय 2 दिन है, पोतांतरण लदे हुए कंटेनरों के लिए 15 दिन और पोतांतरण खाली कंटेनरों के लिए 7 दिन है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश वैयक्तिक महापत्तनों को अधिकार देते हैं कि वे निःशुल्क भंडारण दिवसों की संख्या का प्रस्ताव करें। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित निःशुल्क अवधि कंटेनर टर्मिनल की अनुसूचित अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए सुविचारित किया गया है।
- (ख). ₹0 5.79 करोड़ की अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए भंडारण प्रभार की इकाई दर विपथित करने के लिए, पत्तन ने यार्ड में कंटेनरों के विराम समय का विशेष ढाँचा परिकल्पित किया है। भंडारण प्रभार की इकाई दर विपथित करने के लिए एनएमपीटी द्वारा लगाए गए अनुमानों पर विश्वास किया गया है। पूर्ववर्ती अनुच्छेद में यथा स्पष्ट पोतांतरण कंटेनरों के हिस्सेदारी के संदर्भ में, केवल एक संशोधन किया गया है। तदनुसार, मानक पद्धति के अधीन अनुमानित ₹0 5.60 करोड़ की संशोधित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए, प्रथम स्लैब के लिए दर 20' विदेशी कंटेनर के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित ₹0 117 प्रति कंटेनर प्रतिदिन के विपरीत ₹0 116.35 प्रति कंटेनर प्रतिदिन परिगणित होती है। अनुवर्ती स्लैबों के बीच भिन्न दरें एनएमपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए बनाए रखी गई हैं।
- (xvi). विविध प्रभार प्रशीतन अनुवीक्षण, स्थानांतरण कंटेनर, हैच कवर खोलने और बदलने के लिए कंटेनर यार्ड में अतिरिक्त सेवाएं, आदि के लिए उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के माध्यम से वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने प्रस्तावित दर पर पहुंचने का आधार स्पष्ट किया है। पत्तन ने यह दर्शाने के लिए कोई गणना नहीं भेजी है कि प्रस्तावित दरें विविध प्रभारों की वसूली के माध्यम से अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा करेंगी। यह स्वीकार करते हुए कि विविध सेवाएं निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार कुल राजस्व अपेक्षा का 3 प्रतिशत गठित करती हैं और कि वे स्थायी सेवाएं नहीं हैं, सभी विविध मदों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क 3.22 प्रतिशत तक कम किए गए हैं जो राजस्व अपेक्षा का मानक स्तर बनाए रखने के लिए अपेक्षित है।
- (xvii). यह उल्लेखनीय होगा कि कुछ कंटेनर संबंधित प्रशुल्क मदें और विदेशगामी पोतों के लिए बर्थ किराया कुछ मौजूदा टर्मिनलों में डॉलर रूप में निर्धारित किए गए हैं। अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में यह निर्णय पहले ही लिया जा चुका है कि डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क निर्धारित करना अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में उपयुक्त नहीं है जिसकी वैधता 30 वर्ष होगी। प्रथमतः, विदेशी मुद्रा पर डब्ल्यूपीआई आधारित वृद्धि लागू करना सही नहीं है। दूसरा, अगले 30 वर्षों के लिए विदेशी मुद्रा विनिमय भिन्नता का अंदाज नहीं लगाया जा सकता। किन्हीं असामान्य विभिन्नताओं के मामले में, उपयोक्ताओं अथवा प्रचालक को स्थिति का सामना करना होगा, उस ओर निर्भर करते हुए जहां प्रोत्साहन मिलता है। इसलिए, इस प्राधिकरण ने अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित किया है जोकि सामान्यतः रूपए मूल्यवर्ग में डॉलर रूप में निर्धारित किया जाता है। इस निर्णय का अनुसरण करते हुए, डॉलर मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रशुल्क और इस मामले में बर्थ किराया भी रुपया रूप में निर्धारित किए गए हैं।
- (xviii). (क). बर्थिंग सेवाओं के लिए कुल राजस्व अपेक्षा ₹0 22.36 करोड़ परिगणित की गई है जोकि पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ (अर्थात् ₹0 16.76 करोड़) और प्रचालन लागत (₹0 5.59 करोड़) का जोड़ है।
- (ख). इस गतिविधि से परिगणित वार्षिक राजस्व अपेक्षा से बर्थ किराये की इकाई दर से विपथित करने के प्रयोजन के लिए, एनएमपीटी ने जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण में यथा परिकल्पित पोत के औसत जीआरटी और एलओए पर निर्भर करते हुए छह समूह परिकल्पित किए हैं। प्रत्येक समूह के लिए, एनएमपीटी ने पोत का औसत पार्सल आकार और प्रत्येक श्रेणी के अधीन आने वाले जलयानों द्वारा वहन किए जाने वाले कंटेनर का हिस्सा परिकल्पित किया है। पोत की विभिन्न श्रेणियों, उनके पार्सल आकार, आदि के बारे में एनएमपीटी द्वारा लगाए गए अनुमान विस्तृत अध्ययन करने के बाद पत्तन द्वारा परिकल्पित किए गए हैं और इसलिए बर्थ किराये की इकाई दर पर पहुंचने के लिए विश्वास किया गया है। ₹0 22.36 करोड़ की संशोधित राजस्व अपेक्षा के मद्देनजर, बर्थ किराये की इकाई दर विदेशगामी पोत के मामले में ₹0 0.79 प्रति जीआरटी प्रति घंटा और तटीय पोत के लिए ₹0 0.47 प्रति जीआरटी प्रति घंटा है। बर्थ किराया प्रभार की गणना अनुबंध-II के रूप में संलग्न किया गया है।
- (xix). एनएमपीटी ने बर्थ में जलयानों को ज्यादा समय रुकने के लिए हतोत्साहित करने हेतु 2 घंटों के बाद विराम के लिए बर्थ किराये के अलावा दंडात्मक बर्थ किराया वसूल करने का प्रस्ताव किया है। एनएमपीटी के मौजूदा दरमान में दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली के लिए कोई निर्धारण उपलब्ध नहीं है। चूंकि प्रस्तावित दंडात्मक बर्थ किराया पोत के अति विराम को रोकने के लिए केवल एक निरोधक है, यह प्राधिकरण इस मद को अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है। एनएमपीटी ने इस मद के लिए दर जेएनपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क में यथा निर्धारित के समान प्रस्तावित की है। चूंकि एनएमपीटी के मामले में बर्थ किराया जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित

अपफ्रंट दर का लगभग 50 प्रतिशत है, इसलिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित दंडात्मक बर्थ किराया 50 प्रतिशत तक कम किया गया है।

- (xx). सामान्य कंटेनर के लिए निर्धारित दर पर जलयान से यार्ड, यार्ड से ट्रक तक समेकित प्रहस्तन दर के लिए जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनरों पर 25 प्रतिशत प्रीमियम प्रस्तावित किया गया है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश लागू प्रहस्तन प्रभारों पर जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनर पर 25 प्रतिशत प्रीमियम की अनुमति प्रदान करते हैं। इसलिए, जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क सामान्य कंटेनरों के लिए निर्धारित संशोधित प्रहस्तन प्रभार पर 25 प्रतिशत पर निर्धारित किया गया है।
- (xxi). एनएमपीटी ने प्रहस्तन दर और यार्ड से ट्रक तक संचलन के लिए दर के संदर्भ में अति आयामीय कंटेनरों पर 100 प्रतिशत प्रीमियम भी प्रस्तावित किया है। टीपीटी के कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क में, अति आयामीय कंटेनर के लिए निर्धारित दर अति-आयामीय कंटेनर के लिए दर निर्धारित करते समय सामान्य कंटेनर के लिए दर 1.25 गुना निर्धारित की गई है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी, न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड और गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड के कंटेनर टर्मिनल और जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क के मामले में अति आयामीय कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों पर 100 प्रतिशत प्रीमियम निर्धारित किया है। इन टर्मिनलों में प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर, अति आयामीय कंटेनरों के मामले में प्रस्तावित 100 प्रतिशत प्रीमियम स्वीकार किया गया है।

11.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी। वर्तमान मामले में, चूंकि पूंजी लागत का अनुमानन और अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित प्रचालन लागत की इकाई दर एनएमपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित 2009 के आंकड़ों पर आधारित हैं, इसलिए 1 जनवरी 2009 को प्रतिवर्ष स्वतः समायोजन के लिए सुविचारित किया जाने वाला आधार डब्ल्यूपीआई निर्धारित करने के लिए यह उपयुक्त और प्रासंगिक है। इस संबंध में एक सामान्य टिप्पणी दरमान में शामिल की गई है।

11.2. दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, व्यावसायिक प्रचालन की शुरुआत से पहले, निजी प्रचालक महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित, अनुमोदित अधिकतम दरें और शर्तों का विवरण शामिल करते हुए दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा।

11.3. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, स्पष्टीकरणों अथवा दरमान के निवर्चन और शर्तों के विवरण के बारे में कोई प्रश्न उठता है तो ऐसा मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

11.4. परियोजना के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दिए गए हैं। निजी प्रचालक से उम्मीद की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों तक निष्पादन करे।

11.5. निजी प्रचालकों का वास्तविक निष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा मॉनीटर किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जाँच करेगी और अपने निर्णय न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई प्रारंभ करेगा।

11.6. टर्मिनल में व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल का प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन शामिल किया जाएगा।

12. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास में कंटेनर टर्मिनल के लिए अनुबंध-III रूप में संलग्न प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/09-असा.]

अनुबंध-1

न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास में कंटेनर टर्मिनल के लिए अप्रकट प्रशुल्क की गणना

रु० करोड़ों में

क्र. सं.	विवरण	दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक	एनएमपीटी द्वारा प्रेषित गणना	एनएमपीटी द्वारा अनुमान	टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान
I	सर्वोत्तम क्षमता				
(i)	सर्वोत्तम घाट क्षमता				
	क = एक वर्ष में कार्य के लिए विकसित गैन्ट्री संख्या	= बर्थ लम्बाई / 100	= 300/150	2.00	2.00
	ख = एक वर्ष में गैन्ट्री क्रनो की कार्य घंटों की संख्या	= 24 * 365 घंटे	= 24 * 365 घंटे	8760.00	8760.00
	ग = प्रति गैन्ट्री क्रनो फेरों की औसत संख्या	= 25 फेरे प्रति घंटा	= 25 फेरे प्रति घंटा	25.00	25.00
	घ = टीईयू अनुपात	= 1.3		1.30	1.30
	ड. = 70%	= 70%		0.70	0.70
	सर्वोत्तम घाट क्षमता = क * ख * ग * घ * ड. टीईयू			398580.00	398580.00
(ii)	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता				
	छ = कुल भूमि स्लॉट टीईयू में	= 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर	720 टीईयू प्रति हैक्टेयर साध्य नहीं है। जेएनपीटी में 286 टीईयू/है० अंगीकृत किया गया है। एनएमपीटी ने 360 टीईयू / (360 टीईयू * 6.35 हैक्टेयर) = भूमि स्लॉट अंगीकृत किए हैं। भूमि स्लॉट के लिए 6 है० भूमि का मूल प्रस्ताव संशोधित प्रस्ताव में 6.35 है० किया गया है।	2286	2286
	ज = औसत स्टैक ऊंचाई	= 2.50	= 2.50	2.50	2.50
	प = अवधि या दिनों की संख्या	= 365	= 365	365.00	365.00
	भ = सर्ज कारक	= 1.3	= 1.3	1.30	1.30
	घ = औसत विराम समय	= 4 दिन निर्यात के लिए और 2 दिन आयात के लिए	= (4*50% + (2*50%))	3.00	3.00
	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता = 0.7 छ * ज * प / भ * घ टीईयू में			374405.77	374405.77
(iii)	टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता - सर्वोत्तम घाट और सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का निम्नतर मूल्य (टीईयू में)			374405.77	374406.00
II	पूजी लागत				
(i)	बर्थ किराया सेवा	प्रतिमानक जहां कहीं निर्धारित हों		रु० करोड़ों में	
	(क). सिविल लागत				
	(i). मृदा जाँच, हाइड्रोग्राफिक सर्वे और विस्तृत इंजीनियरिंग			2.00	2.00

	(ii). पाईलड बर्थ का निर्माण 300 X 25 मी०, अनुषंगियों जैसे फेंडर्स, बोलाईस, चेन, लैडर्स, क्रेन ट्रक, तूफान लंगर, स्टो पिन आदि सहित	पल्लन न्यास द्वारा यथा अनुमानित		50.00	50.00
	(iii). ड्रायफ्रम वॉल का निर्माण एंकरिंग सहित			30.50	30.50
	(iv). बर्थ के सामने निकर्षण, पिनाकल हटाने और निकर्षित सामग्री के निपटान सहित			12.25	12.25
	(v). पत्थर सुरक्षा कार्य का निर्माण			0.50	0.50
	(vi). आकस्मिकताओं और वित्तपोषण लागत जैसे परियोजना पर्यवेक्षण प्रभार, कार्य करार कर, आदि सिविल लागत (i) से (v) का @ 10%			9.52	9.52
	बर्थ किराया सेवाओं के लिए कुल लागत			104.77	104.77
(ii)	कंटेनर प्रहस्तन सुविधाएँ				
	(क). सिविल लागत				
	(i). कंटेनर पार्किंग यार्ड का विकास, आरटीजी ट्रैक, भूतल जलनिकासी, स्लॉट चिह्नन आदि सहित			18.00	18.00
	(ii). भवनों का निर्माण, बिजली सब स्टेशन, कंट्रोल रूम, स्टोर कार्यालय, वर्कशाप, प्रशासन भवन, विश्राम गृह, कैंटीन और सुरक्षा आदि	पल्लन न्यास द्वारा यथा अनुमानित		4.00	4.00
	(iii). सड़कें, फेंसिंग, बाऊंड्री वॉल, प्रवेश और निकास द्वार			1.80	1.80
	(iv). जल आपूर्ति और सीवेज व्यवस्था			1.50	1.50
	(v). विविध कार्य जैसे अग्निशमन, एंबुलेंस, प्राथमिक उपचार पोस्ट, ग्रीन बैल्ट और पर्यावरण मिजिटेशन उपाय			1.60	1.60
	(vi). अप्रत्याशित और आकस्मिकताएँ			0.34	0.34
	उपजोड़ (क)			27.24	27.24
	(ख). कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर				
	(i). घाट गैन्ट्री क्रेन	1 सं. 100 मीटर बर्थ लम्बाई के लिए	2 क्यूजीसी पर विचार किया गया है	68.05	65.03
	(ii). रेल माऊंटेड गैन्ट्री क्रेन	1 सं. 6 रैकों/दिन प्रहस्तन के लिए	अनुमानन जैसे आईसीडी संचलन परिकल्पित नहीं किया गया है	0.00	0.00
	(iii). रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेन	3 सं. प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रेन के लिए	3 सं. प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रेन के लिए	51.90	49.60
	(iv). रीच स्टेकर/टॉप लिफ्ट ट्रक	1 सं. 9 आरटीजी के लिए	1 सं. 9 आरटीजी के लिए	2.52	2.41
	(v). ट्रैक्टर ट्रेलर्स	6 सं. प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रेन के लिए	6 सं. प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रेन के लिए	3.00	3.00
	उपजोड़ (ख)			125.48	120.04
	उपजोड़ (क+ख)			152.72	147.28
	(ग). आईटी प्रणाली लागत	2% सिविल और उपस्कर लागत	2% सिविल और उपस्कर लागत	3.05	2.95
	(घ). अन्य लागत	10% सिविल और उपस्कर लागत	10% सिविल और उपस्कर लागत	15.27	14.73
	(ड). कंटेनर प्रहस्तन सेवा के लिए कुल पूंजी लागत (क+ख+ग+घ)			171.04	164.95
	परियोजना की कुल पूंजी लागत (i) + (ii)			275.82	269.73
III	प्रचालन लागत अनुमानन				
		प्रतिमानक		रु० करोड़ों में	
	(क). बिजली लागत	8 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू * प्रचलित इकाई दर	8 केडब्ल्यूएच*रु० 8.00 प्रति इकाई		
	(ख). ईंधन	4 लिटर प्रति टीईयू * प्रचलित इकाई दर	4 लिटर*रु० 37.01 प्रति लिटर	2.40	2.40
				5.54	5.54

(ग). मरम्मत और अनुरक्षण				
- सिविल परिसंपत्तियाँ	सिविल परिसंपत्तियों का 1%	सिविल परिसंपत्तियों का 1%	0.27	0.27
- उपस्कर	उपस्करों की लागत और बिजली लागत का 2%	उपस्कर लागत और आईटी प्रणाली का 2%	2.57	2.46
(घ). बीमा	सकल अचल परिसंपत्तियों का 1%	सकल अचल परिसंपत्तियों का 1%	1.71	1.65
(ङ). मूल्यहास	कम्पनीज अधिनियम के अनुसार	कम्पनीज अधिनियम के अनुसार	15.77	15.13
(च). लाइसेंस शुल्क	संबद्ध पत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार	(86000 वर्ग मी०*रु० 10/वर्ग मी० माह सेमी-पेव्ड के लिए और 20000 वर्ग मी० रु० 20.22 पर पेव्ड क्षेत्र के लिए)	1.45	1.45
(छ). अन्य व्यय (0.5 मिलियन टीईयू से कम वाले टर्मिनलों के लिए)	सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का 15%	सकल अचल परिसंपत्तियों का 15%	25.66	24.74
कुल प्रचालन लागत (क से छ)			55.37	53.64
IV वार्षिक राजस्व अपेक्षा एआरआर				
(i) कंटेनर प्रहस्तन सेवाएं				
(क). कुल प्रचालन लागत			55.37	53.64
(ख). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @ 16%			27.37	26.39
(ग). कुल राजस्व अपेक्षा			82.74	80.03
राजस्व अपेक्षा का प्रमाजन				
(क). कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	कुल एआरआर का %			
(ख). भंडारण प्रभार	90%	90%	74.46	72.03
(ग). विविध प्रभार	7%	7%	5.79	5.60
(घ). कुल राजस्व अपेक्षा	3%	3%	2.48	2.40
		100%	82.74	80.03
(ii) बर्थ किराया			(करोड़ों में)	
(क). प्रचालन लागत				
(i). अनुरक्षण लागत			0.30	1.05
(ii). मूल्यहास		3.34%	3.50	3.50
(iii). बीमा लागत		बर्थ की पूंजी लागत पर 1%	1.05	1.05
(iv). विविध लागत		बर्थ की पूंजी लागत पर 5%	5.24	0.00
बर्थ किराया सेवा के लिए कुल प्रचालन लागत			10.09	5.60
(ख). बर्थिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा				
(i). प्रचालन लागत			10.09	5.60
(ii). आरओसीई 16%			16.76	16.76
कुल राजस्व अपेक्षा			26.85	22.36

बर्थ किराया प्रमारों की गणना

एलओए (मीटर)	औसत पार्सल आकार (2)	जलयानों की सं. (3)	औसत जीआरटी (4)	तैनात की जाने वाली क्रेनों की सं. (5)	बर्थ में पोत के रुकने के घंटों की सं. (6)	जीआरटी घंटे
	(एनएमपीटी द्वारा दिया गया)	(एनएमपीटी द्वारा दिया गया)	(एनएमपीटी द्वारा दिया गया)	(एनएमपीटी द्वारा दिया गया)	(2/5*25 फेरे)	(3*4*6)
0-140	434.00	9	8040	2	8.68	628,085
140-180	631.00	18	15200	2	12.62	3,452,832
180-220	1432.00	54	28000	2	28.64	43,303,680
220-260	2500.00	72	36000	2	50.00	129,600,000
260-300	3500.00	18	48000	2	70.00	60,480,000
300+	4000.00	9	72000	2	80.00	51,840,000
		180				289,304,597

बर्थ किराया राजस्व अपेक्षा

रुपये

223,636,094

कुल जीआरटी घंटे

जीआरटी घंटे

289,304,597

बर्थ किराया/जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग

कुल राजस्व अपेक्षा विदेशगामी पोतों के 96% के लिए 4% तटीय पोतों के लिए

रुपये

223,636,094

जीआरटी घंटे विदेशगामी पोतों के लिए

(289304597 * 96%)

277,732,413

जीआरटी घंटे तटीय पोतों के लिए

(289304597 * 4%)

11,572,184

इस प्रकार,

$$277732413 \times 0.6 + 11572184 \times$$

$$284675723 \times$$

=

223636094

=

223636094

इसलिए, X, बर्थ किराया विदेशगामी पोत के लिए रु0 प्रति
जीआरटी प्रति घंटा

0.79

तटीय पोत के लिए बर्थ किराया = विदेशी पोत दर का
0.6

0.47

न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास
कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची

अध्याय — 1

परिभाषाएँ और सामान्य निबंधन एवं शर्तें

1.1. परिभाषाएँ — सामान्य

- (i). "तटीय पोत" अर्थात् सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत।
- (ii). "विदेशगामी पोत" अर्थात् तटीय पोत से इतर कोई अन्य पोत।
- (iii). "एफसीएल" अर्थात् सम्पूर्ण कंटेनर भार वाले कंटेनर।
- (iv). "एलसीएल" अर्थात् सम्पूर्ण कंटेनर भार से कम वाले कंटेनर (कंटेनर में एक आयातक/निर्यातक से अधिक का कार्गो हो)।
- (v). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" अर्थात् इंटरनेशनल मेरीटाइम आर्गनाइजेशन (आईएमओ) के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- (vi). "आयात कंटेनर" अर्थात् एक कंटेनर जो एक पोत से उतारा जाता है, कंटेनर यार्ड में भंडारित किया जाता है और सुपुर्दगी दी जाती है।
- (vii). "निर्यात कंटेनर" अर्थात् एक ऐसा कंटेनर जो प्राप्त किया जाता है, कंटेनर यार्ड में भंडारित किया जाता है और विनियुक्त पोत पर लादा जाता है।
- (viii). "पत्तन क्षेत्र" अर्थात् पत्तन का सीमाशुल्क बंध क्षेत्र/पत्तन प्रचालन क्षेत्र।
- (ix). "सामान्य कंटेनर" का अर्थ सामान्य प्रकार के कंटेनरों से होगा जो बाद में उल्लिखित विशेष श्रेणियों में नहीं आते हैं।
- (x). "प्रशीतन कंटेनर" का अर्थ प्रशीतित कंटेनर से होगा जो सामानों को वहन करने के लिए उपयोग किया जाता है और वांछित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति का प्रावधान किया जाता है।
- (xi). "पोतांतरण कंटेनर" का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जो पोत से उतारा गया और पोतांतरण पर विनिहित और आयात अग्रिम सूची पर घोषित किसी दूसरे पोत पर नौभरण के प्रयोजन के लिए वीसीटीपीएल की संरक्षा में रखा गया।
- (xii). "अति आयामीय कंटेनर" का अर्थ मानक कंटेनर के सामान्य आकार से ज्यादा अति आयामीय कार्गो वाला कंटेनर होगा और विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होगी। उनमें नष्ट हुए कंटेनर और अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे जिनके लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता पड़ती है।
- (xiii). "शट आऊट कंटेनर" का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जो विशेष पोत (पोत पहचान सूचना संख्या अर्थात् वीआईए सं. द्वारा यथा निर्दिष्ट) के लिए निर्यात इनटेक रूप में प्रवेश करता है और किसी कारण से पोत विशेष से नहीं जोड़ा जाता है, तो इस कंटेनर को शटआऊट कंटेनर कहते हैं।
- (xiv). "नगर को वापस कंटेनर" का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जो निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करता है परन्तु किसी कारण से निर्यात नहीं किया जाता है और नगर को वापस भेज दिया जाता है।
- (xv). "वीआईएएन" अर्थात् पोत पहचान सूचना संख्या।

1.2. सामान्य निबंध एवं शर्तें

- (i). पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा और इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का कोई महत्व नहीं होगा।
- (ii). (क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
(ख). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
(ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले टर्मिनल द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।
(घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात्, विदेशगामी दरें उतराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभार्य होंगी।
(ङ). नौवहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (iii). पोत संबंधित प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर प्रभार्य होगा।

- (iv). (क). सभी तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया अन्य पोतों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ख). सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ग). कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू होती है। जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, रियायत जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क पर होगी।
- (घ). इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से कंटेनर जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो/कंटेनर रियायत के लिए पात्र होगा।
- (ङ). तटीय कंटेनरों/पोतों के प्रभार भारतीय रुपए में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (v). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (क). उपयोक्ता को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज इस दरमान के अधीन भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा समय-समय पर घोषित प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज दर प्रचालक और पत्तन उपयोक्ता दोनों पर एकसमान रूप से लागू होगी।
- (ग). निजी प्रचालक द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
- (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं/महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट पत्तन न्यास की सम्पत्तियों का इस्तेमाल किए जाने से पहले किया जाता है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (vi). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vii). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वे चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।
- (ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वे ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।
- तथापि, टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी निम्नतर दरों और अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों में बाद में किन्हीं बदलावों के बारे में भी सार्वजनिक अधिसूचना देना जारी रखना होगा परंतु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (viii). उपयोक्ताओं को टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

अध्याय - 2
पोत संबंधित प्रभार

2. बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रु०)	
1.	बर्थ अभिग्रहण करने के लिए	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
		0.79	0.47

टिप्पणियाँ:

- (i). पोतों को कार्गो प्रचालन के पूरा होने के बाद 2 घंटे के लिए बिना दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लिए बर्थ अभिग्रहण करने की अनुमति दी जाएगी।

- (ii). सभी पोत बर्थ के समीप जलयान को लाए जाने के समय से 1 घंटे भीतर कार्गो प्रचालन प्रारंभ करेंगे और ऐसा नहीं करने पर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार नीचे (iv) में यथा निर्धारित वसूल किए जाएंगे।
- (iii). टर्मिनल के अपने प्रचालन के लिए तैयार होने के बावजूद पोतों के कार्य के लिए तैयार नहीं होने की वजह से टर्मिनल सुविधाओं को निष्क्रिय रखने पर नीचे टिप्पणी (iv) में यथा निर्धारित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे। दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए, निष्क्रियकरण का बर्थ दो घंटों से अधिक के लिए किसी कारण से कार्गो प्रहस्तन का निलंबन/रुकना होगा।
- (iv). दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार 2 घंटों के बाद बर्थ किराया प्रभारों के अलावा निम्नवत् वसूल किया जाएगा:-
- | क्र.सं. | विवरण | दर प्रति जीआरटी |
|---------|-----------------------------------|-----------------|
| 1. | 6 घंटों तक | रु0 5.00 |
| 2. | 6 घंटों से अधिक परंतु 12 घंटों तक | रु0 7.50 |
| 3. | 12 घंटों से अधिक | रु0 15.00 |
- (v). उपर्युक्त दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे यदि पोत की निष्क्रियता टर्मिनल अथवा पत्तन के कारण होती है अथवा प्रतिकूल ज्वारभाटीय स्थितियों के कारण अथवा खराब मौसम और बरसात के कारण होती है जिससे प्रचालन रुक जाता है।
- (vi). (क). एक समय सीमा होगी जिसके बाद बर्थ किराया लागू नहीं होगा; बर्थ किराया पोत के नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के समय 4 घंटों बाद रूक जाएगा। बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटीय स्थितियों के लिए अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव के कारण जलयान की प्रतीक्षा अवधि के अलावा होगा।
 (ख). झूठा सिग्नल देने के लिए एक दिन के बर्थ किराये के समकक्ष "दंडात्मक बर्थ किराया" वसूल किया जाएगा।
 (ग). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय ज्वारभाटीय और मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देगा।
 (घ). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटा स्थितियों की इच्छा से जलयान की प्रतीक्षा अवधि के अलावा होगी।
- (vii). बर्थ किराया प्रभार उस अवधि के लिए वसूल नहीं किए जाएंगे, जब पोत पत्तन उपस्कर के खराब होने अथवा बिजली गुल होने अथवा प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है।

अध्याय - 3

कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो को प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार

सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i). 20' से कम और तक के कंटेनर एक टीईयू (बीस समकक्ष इकाई) रूप में परिगणित किए जाएंगे और 20' से अधिक और 40' तक के कंटेनर प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक एफईयू (चालीस समकक्ष इकाई) परिगणित किया जाएगा।
- (ii). 20' लम्बाई से अधिक और 40' लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए सभी प्रभार निर्धारित लागू प्रभारों के 150 प्रतिशत होंगे और 40' लम्बाई से अधिक के कंटेनरों के लिए यह दरमान में प्रति टीईयू आधार पर निर्धारित लागू प्रभारों के 200 प्रतिशत होंगे।
- (iii). मानक आकार के अलावा अन्य कंटेनरों जिसके लिए विशेष डिवाइसों/शिलिंग्स/प्रहस्तन की आवश्यकता होती है, से लागू दरों का दोगुना वसूल किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों में नष्ट कंटेनर और विशिष्ट डिवाइसों की अपेक्षा वाले किसी अन्य प्रकार के कंटेनर शामिल होंगे।

3.1. कंटेनरों के प्रहस्तन और संचलन के लिए प्रभार:

कंटेनर के प्रहस्तन और संचलन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार पत्तन के माध्यम से गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो के मामले में प्रदत्त सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा देय होंगे:-

क. सामान्य कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु0 में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः	1883.93	1507.15	1130.36	904.29
2.	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः	282.59	282.59	282.59	282.59

ख. प्रशीतन कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः	1883.93	1507.15	1130.36	904.29
2.	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः	282.59	282.59	282.59	282.59

ग. जोखिमपूर्ण कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)	
		विदेशी कंटेनर	तटीय कंटेनर
		लदे हुए	लदे हुए
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः	2354.92	1412.95
2.	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः	353.24	353.24

घ. पोतांतरण कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	पोतांतरण कंटेनर	2354.92	1883.93	1412.95	1130.36

टिप्पणियाँ:

- मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर के रूप में घोषित कंटेनर, बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा ले जाया गया कंटेनर पोतांतरण कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा और सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।
- तटीय नौचालन पर भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए कंटेनर टर्मिनल में उतरने वाले विदेशी पत्तन के कंटेनर अथवा विलोमतः से विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा और उस निर्धारित का 50 प्रतिशत तटीय श्रेणी के लिए है।

ड. अति आयामीय कार्गो कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः	3767.87	3014.29	2260.72	1808.58
2.	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः	565.18	565.18	565.18	565.18

सामान्य टिप्पणी: उपर्युक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित तत्व जैसे स्टीवडोरिंग, गैन्ट्री क्रेन का उपयोग, स्थानांतरण क्रेन का उपयोग, कंटेनरों के टेअर भार पर घाटशुल्क, कंटेनरबद्ध कार्गो और परिवहन पर घाटशुल्क शामिल हैं।

3.2. पत्तन परिसर में भंडारित कंटेनर के लिए विराम समय प्रभार

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु० में)					
		विदेशी कंटेनर			तटीय कंटेनर		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' लम्बाई तक	40' लम्बाई से अधिक	20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' लम्बाई तक	40' लम्बाई से अधिक
1.	आयात-लदे हुए						
	पहले 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	116.35	232.70	349.05	116.35	232.70	349.05
	7-15 दिन	232.70	465.40	698.10	232.70	465.40	698.10
	उसके बाद	465.40	930.80	1396.20	465.40	930.80	1396.20

2.	निर्यात — लदे हुए						
	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4 दिन - 6 दिन	116.35	232.70	349.05	116.35	232.70	349.05
	7 दिनों से 15 दिन	232.70	465.40	698.10	232.70	465.40	698.10
	उसके बाद	465.40	930.80	1396.20	465.40	930.80	1396.20
3.	आयात/निर्यात—खाली						
	पहले 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3 दिन - 6 दिन	116.35	232.70	349.05	116.35	232.70	349.05
	7 दिनों से 15 दिन	232.70	465.40	698.10	232.70	465.40	698.10
	उसके बाद	465.40	930.80	1396.20	465.40	930.80	1396.20
4.	पोतांतरण — लदे हुए						
	पहले 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	16-30 दिन	116.35	232.70	349.05	116.35	232.70	349.05
	उसके बाद	232.70	465.40	698.10	232.70	465.40	698.10
5.	पोतांतरण — खाली						
	पहले 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	116.35	232.70	349.05	116.35	232.70	349.05
	उसके बाद	232.70	465.40	698.10	232.70	465.40	698.10

टिप्पणियाँ:

- (i). (क). आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क विराम समय (भंडारण) अवधि कंटेनर के उतरने के दिन के बाद वाले दिन से शुरू होगी और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने से शुरू हो जाएगी।
(ख). निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (ii). पोतांतरण कंटेनर जो बाद में स्थानीय प्रेषण के प्रकार को बदलते हैं अथवा उतराई/भरण के लिए कंटेनर फ्रेट स्टेशन ले जाए जाते हैं, उपर्युक्त मद (4) में यथा निर्धारित रियायती विराम समय खो देंगे। ऐसे कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार मद सं. 1 अथवा 2 में यथा निर्धारित यथा लागू आयात कंटेनरों के बराबर वसूल किए जाएंगे।
- (iii). शटआऊट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उस दिन के बाद वाले दिन से परिगणित की जाएगी जब कंटेनर नौभरण/सुपुर्दगी के दिन तक शटआऊट हो जाता है।
- (iv). अधिक ऊंचाई और अति आयामीय कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों का तीन गुना वसूल किया जाएगा।
- (v). जोखिमपूर्ण कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों का 1.25 गुना वसूल किया जाएगा।
- (vi). नीलामी कंटेनरों के मामले में, नीलामी खत्म होने के बाद, खाली कंटेनरों पर उतराई के पूरा होने के बाद वाले दिन से खाली कंटेनरों के रूप में विराम समय प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (vii). भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होंगे जिस दौरान टर्मिनल उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कंटेनरों की सुपुर्दगी देने की स्थिति में नहीं हो।
- (viii). परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिनों तक, जो भी पहले हो, निम्नलिखित के अधीन वसूल किए जाएंगे:—
(क). परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
(ख). यदि परेषिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी करने का चुनाव नहीं करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
(i). लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की संरक्षा शुरू कर देगा और इसे वापस लेगा अथवा पत्तन परिसर से इसे हटाया जाएगा; और
(ii). लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
- (ग). कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा उतराई की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्यवाई करने में नाकाम रहने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक वसूल किया जाता रहेगा जब तक कार्गो की उतराई के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा जरूरी कार्यवाईयां नहीं की जाती हैं।
- (घ). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कब्जे में लिए गए/बंधक बनाया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समयावधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता तो भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से लागू होना समाप्त हो जाएगा बशर्ते लाइनें जरूरी औपचारिकताएं देखते रहेंगे और परिवहन और उतराई की लागत वहन करते रहेंगे। अन्यथा, कब्जे में लिए गए/बंधक बनाए गए कंटेनर लाइन/परेषिती द्वारा

पत्तन परिसर से हटाकर सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में ले जाया जाएगा और उस स्थिति में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना समाप्त हो जाएगा।

3.3. कंटेनर पोतों को प्रदत्त विविध सेवाओं के लिए प्रभार

क. प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	विजली उपभोग और प्रशीतन कंटेनरों के अनुवीक्षण के लिए अतिरिक्त प्रभार प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	193.56	193.56	193.56	193.56

टिप्पणी: निर्धारित दरों पर अतिरिक्त विजली प्रभार प्रशीतन कंटेनरों के मामले में भी लागू होगा।

ख. अन्य प्रदत्त सेवाएँ

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	सीमाशुल्क निरीक्षण अथवा किसी अन्य प्रयोजन से और सुपुर्दगी के लिए कंटेनरों अनुवर्ती लदाई के लिए टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड में कंटेनरों का स्थानांतरण।	938.77	938.77	938.77	938.77
2.	सीमाशुल्क जाँच अथवा व्यवस्था से पहले किसी अन्य प्रयोजन के लिए विनिहित यार्ड में कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार।	281.63	281.63	281.63	281.63

ग. हैच कवर खोलना और बदलना

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति हैच कवर (रु० में)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1.	जब इसे घाट पर रखा जाता है	3755.06	2253.04
2.	घाट पर इसे बदले बिना	1819.46	1091.68

टिप्पणी: यदि केवल एक प्रचालन किया जाता है तो उपर्युक्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा वसूल किया जाएगा।

घ. एक हैच से दूसरे हैच अथवा उसी हैच के भीतर

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति हैच कवर (रु० में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	हैच से हैच स्थानांतरण (केवल 1 फेरा शामिल)	938.77	938.77	563.26	563.26
2.	उपर्युक्त (1) से इतर	3755.06	3755.06	2253.04	2253.04

अध्याय (2) और उपर्युक्त (3) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परंतु 1 जनवरी 2009 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 12th January, 2010

No. TAMP/33/2009-NMPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the New Mangalore Port Trust for setting upfront tariff for container handling in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at major Ports vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26th February, 2008 as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
Case No. TAMP/33/2009-NMPT**

New Mangalore Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 30th day of December, 2009)

2. The Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) announced the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports vide its communication No.PR-14019/25/2007-PG dated 12 February 2008. In compliance with the directions from the MSRTH under Section 111 of the Major Port Trusts Act 1963, this Authority notified the guidelines for upfront tariff setting vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. in the Gazette of India on 26 February 2008.

3.1. In pursuance of the guidelines for upfront tariff setting, the NMPT has filed a proposal for the fixing upfront tariff for the container terminal to be developed on BOT basis. The scope of work for development of the proposed container terminal includes design, engineering, finance, construction, operation & maintenance and marketing and provision of project facilities and services by the selected operator on Build, Operate and Transfer (BOT) basis. The port will, however, be responsible for maintenance dredging of basin and channel every year to maintain the required depth, providing navigational aids, tugs and floating crafts.

3.2. The salient features of the proposal are as follows:

- (i). The container terminal is designed to have quay length of 300 meters and width of 25 mtrs.
- (ii). Panamax container ships capable of carrying 2500 plus TEUs are expected to be handled at the container terminal.
- (iii). Storage and backup area: A total area of 10.6 hectares adjacent to the quay is proposed to be provided by the port. Out of 10.6 hectares, the container stack yard is proposed to be developed in an area of 60,000 sq. mtrs., 26000 sq. metres for road, back up area of berth, berth, etc., and 20,000 sq. mtrs. towards parking lot for waiting trailers. The stack yard shall be designed to contain 2160 numbers of ground slots.
- (iv). Optimal Capacity:
 - (a). Optimum quay capacity: The annual optimum quay capacity is determined at 398,580 TEUs per annum by considering the parameters as tabulated hereunder:

Sr. No.	Parameters	Norms	Values considered by NMPT
A.	Number of Gantry Cranes deployed for work in a year	Berth Length (in mt) / 100 (as per norms it should be 3 nos. for 300 mtrs. berth length)	2
B.	Number of Working Hours of Gantry Cranes in a year	24 x 365 = 8760	8760
C.	Average Number of moves per gantry Cranes (moves/hour)	25	25
D.	TEU Ratio	1.3	1.3
E.	Optimal Capacity ratio	70%	70%

As per the norms prescribed in the guidelines 3 quay cranes are required for the proposed quay length of 300 mtrs. The NMPT has, however, considered 2 cranes.

The NMPT has clarified that due to constraint in storage yard and the limitation of yard capacity, it proposes only 2 quay cranes instead of requirement of 3 cranes as per the guidelines. The capacity of the berth is proposed to be kept with the minimum requirements in order to minimize the capital cost of the project, to optimize the productivity and minimize rate per TEU to be handled at the New Mangalore Port in comparison with other neighboring ports.

(b). Optimum stack yard capacity:

The optimum stack yard capacity is assessed at 3,53,770 TEUs per annum adopting the following values:

Sr. No.	Parameters	Norms in guidelines	Values considered by NMPT
G	Total Ground Slots in TEU	720 TEUs/Ha	360 TEUs/Ha *
H	Average Stack Height	2.5	2.5
P	Period in Number of Days	365 days	365 days
S	Surge factor	1.3	1.3
D	Average Dwell Time	4 Days - Export, 2 Days - Imports	3 days **

* The prescribed norms of 720 TEUs per hectare in a stacking area is not feasible. As such a realistic approach was adopted by JNPT while filing its proposal for upfront tariff fixation i.e. 35 sqm per TEU for a ground slot, which results into 285 ground slots per hectare (TAMP vide tariff Order No.TAMP/40/2008-JNPT dated 25 February 2009) has accepted the approach of the JNPT.

The NMPT has considered number of ground slots at 360 TEUs per hectare. Accordingly, the total number of ground slots for area of 60,000 sq. mtrs. works out to 2160 TEUs.

** The dwell time is considered on average basis at 3 days. Since the area requirement for container handling is limited, port would not like to increase the average dwell time beyond 3 days. (The import and export container assumed by NMPT is 60:40)

(c). Accordingly, the optimum capacity of container terminal is assessed at 3,53,770 TEUs per annum being lower of the quay and stack yard capacities.

(v). The total capital cost for the container terminal is estimated at Rs.275.82 crores. The break up of the capital cost is furnished below:

(Rs. in crores)					
Sl. No.	Group	Norms		Estimation furnished by NMPT	
A.	For Container handling facilities:				
1.	Civil Construction cost	As per the estimates given by the Port Trust for construction of civil works for achieving maximum capacity.			27.24
2.	Container Handling equipment	Equipment	Norms	No. of equipment considered by NMPT	Rs. in crores
		Quay gantry crane	One for 100 m of berth length (i.e. 3 nos. in case of NMPT)	2 Nos.	68.05
		Rail. mounted gantry crane	One for handling 6 Rakes/day	Not estimated as it does not envisage ICD traffic	

		Rubber Tyred Gantry crane	Three for each quay gantry crane (i.e. 9 nos.)	6 Nos.	51.90
		Reach stacker	One for nine RTGs (i.e. 1 no.)	1 No.	2.52
		Tractor Trailer	Six for each Quay gantry crane (i.e. 18 nos.)	12 Nos.	3.00
		Container Handling Equipment cost			125.48
3.	IT System cost	2% of the sum total of the civil construction cost and container handling equipment cost.		Estimated as per norms	3.05
4.	Other Cost including Financing cost and Interest during construction.	10% of the sum total of the civil construction and container handling equipment cost.		Calculated as per norms	15.27
	Subtotal (A)			171.04	
B.	For Berth hire:	No norms prescribed in the guidelines for container terminal.			
1.	Berth Cost			Estimates furnished by NMPT	83.00
2.	Cost of Dredging in front of berth				12.25
3.	Other cost and Contingencies 10% of (1 + 2)				9.52
	Subtotal (B)				104.77
C.	Total Capital Cost (A + B)				275.82

- (a). The civil costs have been arrived at based on past experience with similar projects and basic rates as gathered from site prevailing in August 2009. The NMPT has furnished detailed breakup of civil cost estimation.
- (b). Cost of equipment is considered as per quotations received from suppliers around August 2009. It is assumed that developer will avail 'Export Promotion for Capital Goods' (EPCG) and as such duty on imported equipment is considered as 3%. It has furnished detailed computation of equipment cost estimation.
- (vi). The Return on Capital Employed (ROCE) is computed at 16% on the estimated capital cost of the project.
- (vii). (a). Operating cost for cargo handling service is estimated following the norms prescribed in the guidelines.
- (b). Power cost is estimated adopting the unit rate of power at Rs.8 based on the electricity bill considered by the Authority in the upfront tariff fixation of iron ore terminal at the NMPT in October 2008. Consumption norm of power is considered as per the norms prescribed in guidelines.
- (c). The prevailing rate of license fee in NMPT is stated to be Rs.9.37 per sq. mtr. per month. Accordingly, license fee for 10.6 hectares of land is estimated at Rs.1.19 crores per annum.
- (d). Other Expenses has been calculated in line with the guidelines at 15% of the sum of the capital cost of the civil works and the container handling equipment for the terminal which has capacity less than 0.50 Million TEUs.
- (viii). Annual operating cost for the container handling activity is estimated at Rs.54.86 crores. Operating cost for berth hire services is assessed at Rs.10.09 crores which includes 1% of the total berth cost as maintenance charge, depreciation at the applicable rate, insurance at 1% of berth cost and miscellaneous cost at 5% of total capital cost for the berth hire service.

- (ix). Annual revenue requirement is estimated at as below:

(Rs. in crores)			
Sr. No.	Particulars	Container handling service	Berth hire service
1.	Total annual operating cost	54.86	10.09
2.	Return on capital employed	27.37	16.76
ANNUAL REVENUE REQUIREMENT		82.23	26.85

- (x). The estimated Annual Revenue Requirement (ARR) from the container handling services is apportioned to the following main tariff items following the norms prescribed in the guidelines:

(Rs. in crores)		
Tariff group	% of revenue allocated	Annual revenue requirement (Rupee)
Container handling charges	90%	74.00
Ground rent charges	7%	5.76
Miscellaneous charges	3%	2.47
Total	100%	82.23

- (xi). (a). The NMPT has submitted that as on date it does not have statistics for container handling to arrive at any percentage of coastal and foreign containers, 20/40' containers, reefer containers, etc. There is no established CFS in its vicinity as well. In view of that, the assumptions made by the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) in its proposal for fixation of upfront tariff for container handling, which is decided by the Authority in its Order dated 25 February 2009, is considered as the base by the NMPT for arriving at the individual tariff items to meet the estimated revenue requirement from container handling service.
- (b). The following major container handling activities have been considered in the analysis;
- Movement of container from Ship deck to container yard and vice versa.
 - After the container comes to the container yard, it may undertake any of the following 2 routes.
 - From container yard to CFS (Container Freight Station) and vice versa.
 - From container yard to Trailers for direct movement to factory and vice versa.

The assumptions made by JNPT regarding the difference between movement from container yard to CFS (vice versa) and container yard to direct factory (vice versa) are not significant. This is based on the operator's view point. Hence pricing for these two activities are kept at same level.

- (c). The assumptions with respect to mode of movement in sea, the mode of movement in land, types of cargo (reefer or non reefer, hazardous or non hazardous etc.) the size of container (TEU, FEU, over dimensional etc.) are same as assumed by JNPT, however the percentages have been rounded to integers to arrive at realistic percentage.
- (d). The foreign and coastal have been assumed at 96% and 4% of total assessed capacity respectively. Empty container volume has been assumed at the level of 15% of total container capacity across export / import category.
- (e). The conversion factor of number of TEUs to number of containers has been assumed at 1.30. In other words, number of containers is 74.5% of number of TEUs.

- (f). Break up of container traffic assumed in line with present trend in Major Port especially at Container Terminal at JNPT is given below:

Container segment	% break up
Normal TEUs (including Reefer and Rest and not belonging to any of categories below)	80.0%
Hazardous TEUs	2.0%
Over dimensional TEUs	3.0%
Transshipment TEUs	15.0%
Total TEUs	100.0%

- (g). Mode of arrival / evacuation of container has been made as follows (while arriving at the proposed tariff to meet the estimated revenue requirement:

Mode of Conveyance			
	Import	Export	% (weighted average)
CFS	65.0%	35.0%	53.0%
Factory	35.0%	65.0%	47.0%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

- (h). Based on above assumptions, a flexible revenue model has been designed to enable the terminal operator to collect Rs.82.23 crores through container handling charges alone.
- (xii). The port has proposed the tariff for container handling charges for various categories / size of container in the draft proposed Scale of Rates. The upfront tariff proposed for handling loaded foreign container of 20' is as below:

(a). Ship to yard and vice versa – Rs.1990

(b). Yard to Truck and vice versa – Rs.299

- (xiii). (a). In estimation of yard capacity, average dwell time for an import container and export container has been assumed to be 2 and 4 days respectively. It translates to 3 days average dwell time assuming approximately equal volumes of import and export.

For all the containers coming from / going to CFS / direct factory location, it is desirable to provide only 2 days as free days for imports and 3 days as free days for exports. This is to ensure that desirable recovery can be made from the dwelling charges for all import / export volume pertaining to 1 day's collections from both imports and exports.

- (b). 100% of import / export container volume shall go through / come from CFS / direct factory.
- (c). The storage charge is arrived at Rs.163 per day for a 20" container and Rs.326 per day for a container more than 20" on the 3rd day. Such rate shall be applicable till 15th day; after which the subsequent period pricing shall be twice the earlier period pricing; keeping up with the principle of Preventive pricing.
- (d). In order to boost transshipment traffic, it is proposed to provide first 15 days as free days for a loaded transshipment container and first 7 days as free days for an empty transshipment container. Adopting a principle of Preventive pricing, the charges for a loaded and empty transshipment container after 15 and 7 days respectively shall be at a level twice that of the dwelling charges for a non transshipment container for the similar time period. It is not sought to earn significant returns through ground rent charges of transshipment container in order to contribute to terminal operator's income. Free period provided is sufficient for the movement of transshipment container out from the container yard. Hence, it is not taken into account in computation of recovery to be made by terminal operator through ground rent charges.

- (xiv). Miscellaneous charges proposed to be recovered are through services for reefer monitoring and connection, shut out containers, additional services provided in the container yard for customs inspection or otherwise, hatch cover opening and replacing, storage of uncleared goods etc.
- (xv). Berth hire charges:

The assumptions with respect to the trade share of the vessels expected and the parcel size handled for carrying out the GRT projections for a normal operating year of the terminal are as follows:

LOA (metres)	Trade Share (%)	No. of Ships	Avg GRT	Avg Parcel Size
0 - 140	5%	9	8040	434.00
140 - 180	10%	17	15200	631.00
180 - 220	30%	51	28000	1432.00
220 - 260	40%	68	36000	2500.00
260 - 300	10%	17	48000	3500.00
300+	5%	9	72000	4000.00

The berth hire charges (upfront) proposed by the port for foreign vessel is Re.0.99 per GRT per hour and for coastal vessel at Re.0.59 per GRT per hour. It has furnished detailed calculation in line with the approach followed in the upfront tariff fixation of container terminal at JNPT in support of the rate proposed.

3.3. The NMPT has stated that the upfront tariff shall apply to all container terminals to be developed by the port on PPP basis within the next five years.

4. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal dated 9 September 2009 received from the NMPT was circulated to the concerned users / organisation bodies and prospective applicants (as per the list provided by the NMPT) seeking their comments. The Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI) vide letter dated 20 October 2009 had requested to grant extension of 15 days for furnishing their comments which was granted. We have, however, not received any comments from KCCI. We have not received any comments from other users / user organisations / prospective applicants despite a reminder except Grup Maritim TCB, S.L. The comments received from Grup Maritim TCB, S.L. were forwarded to NMPT as feedback information. The NMPT has furnished its comments on the points made by Grup Maritim TCB, S.L.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the NMPT was requested to furnish additional information / clarifications vide our letter dated 2 December 2009. The NMPT has furnished its response which is given in the subsequent paragraphs.

6.1. A joint hearing in this case was held on 17 December 2009 at the NMPT premises. The NMPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, NMPT and the concerned users / organisation bodies and prospective applicants have made their submissions.

6.2. At the joint hearing, the request made by the Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS) for three days time to furnish its written comments supplementing its oral submissions was allowed. We have not received any written comments from ANMPS despite a reminder.

7.1. As decided at the joint hearing, the NMPT has furnished its reply to our queries raised vide its letter dated 22 December 2009. A summary of the queries raised by us and the clarifications furnished by the NMPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from NMPT
(i).	(a). The NMPT has proposed to deploy only two quay cranes instead of three quay cranes required as per the norms prescribed in the guidelines. The other equipments proposed to be deployed are based on the norms prescribed in the guidelines but with reference to two quay cranes. The upfront tariff guidelines do not prescribe any norm	The NMPT has proposed to deploy 2 cranes as per the requirement of matching facilities to the yard capacity. The norms for ground slots at 720 TEU's per hectare is not feasible. It is also clarified that the necessary equipment to handle and match the yard capacity is a critical aspect in designing the container terminal as such the

	<p>nor does it place any restriction on the port on the area to be allotted for storage purpose. The expectation is to consider area required to handle the anticipated capacity of traffic. It is also necessary to bear in mind that upfront tariff once set will ordinarily operate in respect of a particular terminal for a period of 30 years.</p>	<p>quay capacity has been matched to yard capacity. The subject proposal with 2 Quay cranes is submitted to the PPPAC for appraisal of the project with approval of the Ministry. The additional area if any considered in the vicinity will conflict with the future planning of the adjacent berths. Therefore, there is a constraint to add more area to the yard capacity. However, in order to match the facility as per quay capacity an additional area of 3,500 sq. mtrs. is considered out of the facility to be created as common user facility in the railway siding near to the yard. The total area to be provided will remain the same i.e. 86,000 sq. mtrs.</p>
	<p>(b). In few instances where the norms prescribed in the guidelines have been relaxed by the Authority have consequently lead to improvement in the capacity or productivity; the norms prescribed have not been otherwise scaled down by the Authority.</p>	<p>At present the container traffic at New Mangalore Port is at low volume. It requires a steady progress of cargo built up and to attract more containers it would take considerable time. The number of equipments and yard capacity have been considered based on the minimum requirement as per the guideline. The norms in this case have been followed and the deviation in respect of the no. of ground slots i.e. 360 nos. instead of 720 nos. is considered, which is also matching to the ground slot planned for the proposed yard. This deviation was also allowed in case of JNPT proposal. The matching capacity of yard to quay is already clarified in above para.</p>
	<p>(c). The NMPT may consider to reassess the optimal quay capacity following the norms prescribed in the guidelines. The optimal yard capacity may also re-assessed so as to match the (revised) optimal quay capacity. Corresponding modification may also be done in the estimation of capital cost, operating cost, etc., and upfront tariff calculation earlier furnished by the port.</p>	<p>The NMPT proposal of the minimum yard capacity is optimal and equipments have been matched to the yard capacity for the optimal quay capacity. The NMPT envisages no reasons to revise the proposal since the deviations in yard capacity are justified as the provision in guideline for 720 TEUs ground slots per Ha is unfeasible.</p> <p>The proposed development in Western Dock Arm (WDA) consist of 4 berths with allocation of area for each of the berth for development of backup facility. The 4 berths have fixed quay length in the order of 275 m to 300 m as such the back up is proposed. The additional area if any considered in the vicinity will conflict with the future planning of the adjacent berths. Therefore, there is a constraint to add more area to the yard capacity. However, in order to match the quay capacity an area of 3,500 sq. mtrs. is considered additionally for the container project from the common facility area in the proposed westernside of the WDA.</p>
(ii).	<p>(a). Furnish the analysis done by the port to arrive at ground slots of 360 TEUs per hectare in the calculation of optimal yard capacity.</p>	<p>The JNPT has considered 35 sq. mtrs. of area per TEU as one container will require 160 sq ft which works out an area of 14.86 sq. mtrs. and balance area for the ease of operations etc. The port has considered an area of 27.73 sq. mtrs. per TEU assuming 360 TEU per Ha, since one container would require $(5.90 \text{ m} \times 2.35 \text{ m}) = 13.87 \text{ sq. mtrs.}$ and 100% additional area for facilitating the</p>

		<p>movement cranes and trailers and space between the containers in longitudinal and transverse direction etc. This assumptions match with requirement of the site conditions. The drawing showing the number of ground slots of about 2160 is furnished.</p> <p>(b). The basis of considering the ratio of import and export container at 60:40 and foreign and coastal at 96 : 4 may be explained.</p>	<p>The import export profile of the containers at present is 51.3:48.7 and foreign and coastal at 94.7:5.3 the profile may change once the full fledged container terminal with a modern equipments and connectivity to other Ports vis-à-vis with hinterland connectivity would change. As such it has been assumed that the composition of import export containers would be 60:40 and foreign and coastal at 96:4. The statistical data of the present scenario is furnished. (In the storage revenue estimation, the NMPT has assumed import / export ratio at 50% each.)</p>
(iii).	<p>Furnish rate analysis in support of the unit rates considered for estimating each components of civil cost along with budgetary quotation wherever obtained. Also, confirm that the unit rate adopted for estimating both civil cost are based on the prevailing market rate.</p>	<p>The rate analysis in support of unit cost is furnished. It is confirmed that the unit rate adopted for estimate in civil cost are based on prevailing market rate.</p>	
(iv).	<p>The estimation of civil cost for berth hire services include other cost at 10% of the berth cost and capital dredging cost as a provision for financing cost and Interest During Construction (IDC). A norm for estimating other cost including financing cost and IDC at 10% of civil cost and equipment cost is stipulated in the guidelines for estimation of capital cost for container handling service. Though there are no separate norms prescribed in the guidelines for berth hire service for a container terminal, the guidelines prescribed for other cargo terminals such as iron ore, coal, liquid bulk, etc., set of guidelines for upfront tariff fixation of berth hire service wherein capital cost comprise of cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried alongside berth. There is no provision for estimation of other cost in berthing service. The upfront tariff set for container terminal at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) and upfront tariff set for other cargo handling terminals at other Major Port Trusts such as Mormugao Port Trust, Visakhapatnam Port Trust, etc., also do not reckon with the element of other cost under berth hire service. The extraordinary circumstances for considering this item in the case of NMPT may be brought out and the estimates may be justified.</p>	<p>The civil cost estimation for berth hire includes 10% other cost as a provision towards other cost and financing cost etc. It may be noted that there are no norms prescribed in the guidelines for the same. However, for financial appraisal of any project, the cost toward financing cost irrespective of the purpose for which it is provided will attract some financing provisions in the estimation. The norms prescribed for other berths for bulk handling and POL may not be linked to the container handling since there is also difference in the rate of percentage considered for financial cost and other cost. As such the calculation provided by NMPT is on the basis of financial appraisal and the IDC cost is required to be considered. It may be noted that the IDC generally works out nearly 7% - 8% of the project cost and it is justified to reckon 10% of civil works in berth construction towards other cost and finance cost.</p>	
(v).	<p>The unit rate of power in the upfront tariff setting of iron ore handling terminal at NMPT (as referred by the port in the instant proposal) was considered at Rs.7.79 based on the copy of the electricity bill produced by the port for the month of July 2008 and August 2008. A copy of the recent bill of Mangalore Electricity Supply Company Limited (MESCL) may be furnished to</p>	<p>Copy of the electricity bill pertaining to the month of November 2009 is furnished. The total cost of power is Rs.32.21 lakhs and net consumptions is 401736 units. The unit rate of power works out Rs.8.01.</p>	

	substantiate the unit rate of Rs.8 adopted by the port in the upfront tariff calculation.	
(vi).	Instead of separately depreciating the 'other cost' at 10.34% it should be apportioned to the civil cost and equipment cost and the depreciation at the applicable rate for civil and equipment should be calculated.	The depreciation for the civil work in yard construction is revised to applicable rate @ 3.34%. The necessary corrections have been made in the revised cost sheet.
(vii).	(a). The NMPT in para 9.1. (Annex B page 54) has stated that the container mix is presumed at the level considered by the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) with some rounding off. Some variation is, however, noted in the container mix assumed by the JNPT vis-à-vis that considered by the NMPT. Please explain the reasons for such variation.	The composition of the cargo mix assumed in the NMPT calculations is furnished. The cargo mix adopted for the NMPT is slightly modified as some of the operations are not relevant to the subject proposal such as ICD and CFS. The cargo mix as per the requirement of the proposal have been incorporated. There are slight variations in the calculations than assumed by NMPT and the same has been corrected.
	(b). Justify how the container mix considered in upfront tariff setting of container terminal at JNPT are relevant for the container terminal facility at NMPT. It has to be recognised that, the container mix as well as the ratio of 20/ 40, laden / empty container assumed in the calculation has an impact on the unit tariff as well as the estimation of revenue. The port may again review the container mix adopted in the upfront tariff calculation for arriving at the unit rate and confirm that they are closer to the (realistic) container mix likely to be handled at the port of New Mangalore.	The container handled at present in NMPT is 23000 nos. containers (i.e. to 28000 TEU) and the cargo mix do not represent the cargo handled by the Major Indian container terminals as such the consideration has been made to assume the traffic pattern, cargo mix and the statistics of the other major container handling Port like Jawaharlal Nehru Port Trust, Tuticorin Port Trust & Chennai Port Trust. The cargo mix adopted for the NMPT is slightly modified as some of the operations are not relevant to the subject proposal such as ICD and CFS. The cargo mix as per the requirement of the proposal have been incorporated. The cargo mix in respect of laden & empty and import and export is considered as per the TPT's container terminal. It is expected that there is scope for transshipment of container due to proximity to the international navigational route, 15% is considered towards the same.
	(c). In the calculation sheet furnished showing the estimated revenue at the proposed tariff, the sum of boxes with reference to normal and reefer container considered for estimating the revenue is 233488. Considering the ratio of 20 and 40 feet container adopted by the NMPT in the calculation is 65 : 35, the conversion factor of TEUs into boxes will be 1.35. Accordingly, the number of boxes works out to 209641 as against 233488 considered by the NMPT for estimating the revenue. Similar inconsistency is observed for other categories of containers also. The NMPT is advised to examine the revenue calculation sheet and modify the inconsistency observed.	Necessary corrections have been made as per the assumption to factor the conversion rate of TEUs into boxes at 1.3. The modification and subsequent changes in the calculations sheet is furnished.
	(d). The surge factor considered for estimation of yard capacity is 1.3 as per the norms prescribed in the guidelines. In the estimation of revenue, the optimal capacity of the terminal is distributed to different types / size of container wherein as observed in (d) above, conversion of TEUs into boxes is 1.35. Explain the reasons for such variation in the application of conversion factor.	

(viii).	With reference to the miscellaneous charges proposed by the NMPT in schedule 3.3. of the proposed Scale of Rates, detailed calculation may be furnished to show that the revenue at the proposed tariff for miscellaneous services proposed to be offered will match the estimated revenue requirement of Rs.246.68 lakhs.	The miscellaneous charges covers various operations such as providing electrical points to the reefer containers, removal of hatch covers, shifting of the containers for examination by Custom Authority, etc. The detail of the such charges and basis adopted with reasons is furnished.																												
(ix).	The port assumes that the container from the Container Yard may either move to CFS or will be loaded on truck for direct delivery to factory. Justify the reasons for not proposing differential tariff for container directly moved to factory through truck and movement of container to CFS with reference to the services envisaged to be provided by the Terminal Operator in both the above mentioned movements of containers.	The containers will be shifted from the vessels and will have to be stored in the yard and it has been assumed that there will not be any direct delivery to the user from the lorries.																												
(x).	<p>Calculation for the berth hire charge:</p> <p>(a). Confirm that the average parcel size and average GRT of the vessels assumed in the calculation of upfront berth hire reportedly based on the model followed in the upfront tariff fixation of JNPT are relevant for container terminal envisaged at New Mangalore Port.</p> <p>(b). The basis of the share of different size of vessel considered for arriving at the proposed upfront tariff cap for berth hire service may be explained.</p> <p>(c). The basis of assuming penal berth hire charge in addition to berth hire charge for stay beyond 2 hour may be explained. Also, explain whether any additional income therefrom is recognised in the estimated revenue.</p>	<p>At present port does not have any statistics of container vessels and it to the feeder vessels. Therefore, the Port has adopted the model adopted by JNPT of vessel calling at the Port. Since JNPT caters to all types of vessels and the new terminals which are developed in the recent past have experienced the mix of vessels which are considered as most appropriate for a stand alone terminal such as New Mangalore Port.</p> <p>It is expected that due to advantage of the dredged depth of 15.1 meter and the cargo volume the majority of the vessels will be of the following parcel sizes:</p> <table><tr><th>Vessel LoA</th><th>Percentage</th><th>Parcel Size</th><th>No. of Ships</th></tr><tr><td>0 - 140</td><td>5%</td><td>434.00</td><td>9</td></tr><tr><td>140 - 180</td><td>10%</td><td>631.00</td><td>18</td></tr><tr><td>180 - 220</td><td>30%</td><td>1432.00</td><td>54</td></tr><tr><td>220 - 260</td><td>40%</td><td>2500.00</td><td>72</td></tr><tr><td>260 - 300</td><td>10%</td><td>3500.00</td><td>18</td></tr><tr><td>300+</td><td>5%</td><td>4000.00</td><td>9</td></tr></table> <p>It is expected that the vessels assumed in the range of 180 - 260 meters will have 70% calls as these vessels carry around 2000 Nos. of containers on an average. This will match with the expected traffic at the Port.</p> <p>The penal berth hire charges beyond 2 hours are required in order to utilize the berth at prescribed occupancy of 70% as per the guidelines. This will discourage the shippers to delay of stay put at berth. The provision is only a penalty for discouraging the vessel owners to stay beyond 2 hours.</p>	Vessel LoA	Percentage	Parcel Size	No. of Ships	0 - 140	5%	434.00	9	140 - 180	10%	631.00	18	180 - 220	30%	1432.00	54	220 - 260	40%	2500.00	72	260 - 300	10%	3500.00	18	300+	5%	4000.00	9
Vessel LoA	Percentage	Parcel Size	No. of Ships																											
0 - 140	5%	434.00	9																											
140 - 180	10%	631.00	18																											
180 - 220	30%	1432.00	54																											
220 - 260	40%	2500.00	72																											
260 - 300	10%	3500.00	18																											
300+	5%	4000.00	9																											
(xi).	(a). The port has assumed the entire optimal capacity will attract storage charge while arriving at the storage rate of Rs.164 per TEU per day. The basis of such assumption may be explained. The base rate of storage charge arrived for the first slab may also be explained with reference to the average dwell time of 2 days assumed for import containers and 4 days assumed for export containers and the free period of 2 days for	Detailed calculation showing the revenue from storage charge (proposed) for dwell time assumed for each of the slabs for various categories of containers is furnished so as to meet the estimated revenue requirement.																												

import and 3 days for import proposed in the Scale of Rates.	
(b). Furnish a detailed calculation to show that the revenue at the storage charge proposed in the Scale of Rates for different categories of containers would match the Annual Revenue Requirement of Rs.575.59 lakhs estimated from the storage service. The percentage of traffic likely to fall in each time slots for each category of containers assumed in the calculation may be indicated explaining the basis for such assumption.	
(c). While arriving at the proposed storage charge of Rs.164 per TEU / day for the first slab, the port has divided the estimated revenue requirement from this service by the optimal capacity of terminal. Revenue is also dependent upon the number of days the cargo is likely to remain uncleared. The time factor is not considered by the port.	

7.2. To summarise, the main modifications done by the NMPT in the revised proposal are explained hereunder:

- (i). The port has proposed to allot 3500 sq. mtrs. of additional area for container stackyard. Consequently, the optimal yard capacity assessed at 353770 TEUs per annum in the initial proposal is increased to 374406 TEUs in the revised proposal.
- (ii). The estimation of license fees is modified considering the existing unit rate prevailing for paved area and unpaved area for the relevant area of land proposed to be allotted by the port.
- (iii). Depreciation on other assets is computed after apportioning it to civil and equipment cost. The revised revenue requirement estimated by the NMPT is as follows:

Sr. No.	Particulars	Container handling service	Berth hire service
1.	Total annual operating cost	55.37	10.09
2.	Return on capital employed	27.37	16.76
	ANNUAL REVENUE REQUIREMENT	82.74	26.85

- (iv). The cargo mix in respect of laden and empty containers and import and export containers is considered following the cargo mix reckoned for fixation of upfront tariff for TPT container terminal. The ratio of 20' and 40' container is considered as 70:30.
- (v). In view of the above modification, the rates proposed by the NMPT in the original proposal are also modified. The revised upfront tariff for main tariff item i.e. handling 20' foreign container is given below:

	<u>Laden</u>	<u>Empty</u>
Ship to yard and vice versa	1855	1484
Yard to Truck and vice versa	278	282
TOTAL	2133	1766
	=====	=====

- (vi). The storage charge is revised and proposed at Rs.101 per day for the first slab for 20' container. The rates for the subsequent two slabs are proposed two times and three times the rates proposed for the first slab.

8.1. The NMPT has subsequently vide its email dated 23 December 2009 has furnished revised estimation of tariff after correcting the number of boxes at 288004 applying the conversion factor of TEUs into boxes at 1.3. The estimation of rates for storage charges is also accordingly modified. It has forwarded the revised draft schedule of rates incorporating the above correction.

8.2. The major modifications made by the NMPT in the revised proposed Scale of Rates is as follows:

- (i). It has modified the unit rates for all the items to meet the estimated revenue requirement. The upfront tariff proposed for the main tariff item i.e. handling 20' foreign container is given below:

	<u>Laden</u>	<u>Empty</u>
Ship to yard and vice versa	1940	1552
Yard to Truck and vice versa	291	295
TOTAL	2231	1847
	=====	=====

- (ii). The 10 tier slabs proposed for levy of storage charge has been modified to 3 to 4 tier slabs. The storage charge earlier proposed for various categories of container which are not relevant in their case has been deleted from the revised proposed Scale of Rates. In the revised proposed Scale of Rates, the free period proposed for various categories of container is maintained as per the original proposal except for export empty container which is reduced from 3 days by clubbing it with import empty container.

The storage charge proposed in the revised proposed Scale of Rates is Rs.117 per day for the first slab for 20' foreign container. The rates for the subsequent two slabs are proposed two times and four times the rates proposed for the first slab.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received from the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal is for fixing upfront tariff for Container Terminal proposed to be developed under PPP mode at New Mangalore Port Trust (NMPT).

As per clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Port Trusts of February 2008, the tariff caps prescribed now shall apply to all identical Container Handling Terminals to be developed at the port on PPP basis within the next five years.

- (ii). Subsequent to the joint hearing, the NMPT has made some modifications in the original proposal, as explained in the earlier part of this note. The revised proposal filed by the NMPT dated 22 December 2009 and 23 December 2009 along with the information / clarifications furnished during the processing of the case is considered in this analysis.

- (iii). The proposal filed by the NMPT generally complies with the guidelines issued for upfront tariff setting vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008 except with reference to number of quay cranes as well as the complementary equipment proposed to be deployed for the Container Terminal and ground slots in the yard. Deviations from the guidelines proposed by the NMPT are, inter alia, discussed in the subsequent paragraphs.

- (iv). The NMPT has proposed to deploy two quay cranes instead of the requirement of three quay cranes as per the norms prescribed in the guidelines. Since the upfront tariff guidelines do not prescribe any norm nor place any restriction on the port on the area to be allotted for storage purpose, the port was advised to reassess the optimal quay capacity following the norms prescribed in the guidelines and also reassess the optimal

yard capacity so as to match the (revised) optimal quay capacity. The NMPT has clarified that 4 berths are proposed to be developed in western dock arm which also require backup area. Allotment of any additional area to the Container Terminal will conflict with the future planning of the adjacent berths. Therefore, the port has expressed constraint in allotting more area to improve the yard capacity of the Container Terminal. Without any modification in total area proposed to be allotted, the port has in the revised proposal considered 3500 sq. mtrs. of additional area for development of stackyard to improve the yard capacity. It is notable that the upfront tariff guidelines do not prescribe any norm or standard for the allotment of land by the port for stackyard development. But, this Authority cannot completely ignore the restrictions placed by physical feature of the Terminal.

(v). Optimal Terminal Capacity:

(a). Optimal Yard Capacity:

(i). Ground slots:

A total area of 10.6 hectares of land is proposed to be provided by the NMPT for Container terminal development. After providing area for roads, back up area of berth, operational building, 2 hectares of land for parking lot for trailers, etc., the port proposes to allot 6.35 hectares of area for container stackyard.

Stating that the ground slot norm of 720 TEUs per hectare prescribed in the guidelines is not feasible, the port has considered ground slots of 360 TEUs per hectare. The number of ground slots per hectare is reportedly arrived based on the area occupied by a container and additional area required for movement of container handling equipment, space between container, etc. It is relevant to state that norm of 720 TEUs per hectare prescribed in the guidelines were also modified in the case of JNPT and considered at 285 TEUs per hectare. Based on the analysis furnished, the position reported by NMPT is relied upon for assessing the optimal yard capacity.

Clause 3.2 of the guidelines of February 2008 permits this Authority to make necessary adjustments in the norms based on the justification furnished by the concerned port trust, keeping in view the port specific conditions.

(ii). Average Stack Height:

The upfront tariff guidelines specify average stack height of 2.5 which is complied with by the NMPT.

(iii). Average dwell time:

The upfront tariff guidelines specify average dwell time for export container at 4 days and for import container at 2 days which is considered by the NMPT.

In the revenue estimation furnished along with the revised proposal, the ratio of import and export container is considered at 50 : 50 and average dwell time of 3 days is reckoned with. The ratio of import / export container is found to be in line with the prevailing import export profile of the containers reported by the port at 51.3:48.7 and also with reference to the import / export mix at the neighbouring Container Terminal i.e. PSA SICAL Terminals Limited operating in Tuticorin Port Trust.

(iv). The yard capacity based on the formula prescribed in the guidelines and the parameters considered by the NMPT works out to 374406 TEUs.

(b). Optimal Quay Capacity:

- (i). As stated earlier, the NMPT has considered 2 quay cranes as against the requirement of 3 quay cranes for the berth length of 300 mtrs. as per the norms prescribed in the guidelines. The port has justified that the deviation made with reference to number of quay crane is on account of the limited yard capacity due to limited land availability. The port has, therefore, proposed to deploy 2 quay cranes instead of 3 nos. so that the optimal quay capacity is more or less closer to the optimal yard capacity. It is notable that if the norm of 3 quay cranes prescribed in the guidelines is considered, the optimal quay capacity would be 5.97 lakh TEUs as against the optimal yard capacity assessed at 3.74 lakh TEUs per annum. Since the proposal of the port to restrict the number of quay cranes to two numbers is with the intention of not unduly burdening the tariff with cost of idle investments, and also recognising that the Ministry of Shipping has approved the proposal of the port for two quay cranes and submitted it to the Public Private Participation Appraisal Committee, this Authority accepts the deviation made by the port with reference to the number of quay cranes.
- (ii). The productivity of the quay crane at 25 moves per hour TEU are considered as per the norms prescribed in the guidelines. The point made by Grup Maritim TCB, S.L to reckon 18 moves per hour is not as per the productivity norms prescribed in the guidelines.
- (iii). Applying the norms and formula prescribed in the guidelines the optimal quay capacity is calculated at 398580 TEUs per annum for the container terminal.

- (c). As per the guidelines, optimal capacity of the Container terminal is considered at 374406 TEUs per annum being the lower of the optimal quay and yard capacities.

(vi). Capital cost:

The total capital cost of the container terminal to achieve the optimal capacity of 3.74 lakh TEUs is estimated at Rs.275.82 crores of which Rs.104.77 crores is allocable to berthing activity and Rs.171.04 crores is estimated for container handling services as explained below:

(a). Berthing activity:

Norm for calculation of berth hire has not been specifically incorporated in the guidelines for fixation of upfront tariff for container terminals. This Authority has already recommended to the Government to follow the same methodology prescribed for iron ore, coal; multipurpose cargo and liquid bulk handling berths set out in the guidelines for this category also. As per the guidelines for above said terminals, the capital cost under berthing activity will comprise cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth as per the estimates by the Port Trust.

The total capital cost for berth hire services is estimated at Rs.104.77 crores which includes Rs.12.25 crores for dredging in front of the berth. The civil cost estimation for berth hire includes 10% other cost i.e. Rs.9.52 crores as a provision towards other cost and financing cost including Interest During Construction period, etc. The port has submitted that the cost towards Interest During Construction (IDC) generally works out nearly 7% - 8% of the project cost and hence it is justified to consider 10% cost towards other cost including finance cost for construction of berth. It has stated that though there are no norms prescribed in the guidelines for the same, the cost toward financing cost is to be provided as it is not different from other investments.

Though norm prescribed in the guidelines do not specifically provide for this cost item for berth cost, the point made by the NMPT to factor the financing and other cost are found to be relevant and justified. For estimating capital cost for container handling services, the guidelines already stipulate norm for

estimating 'other cost' at 10% of the civil and equipment cost to account for interest during construction, working capital, etc. The 'other cost' estimated by the NMPT at 10% of the total cost of berth is in line with the norms prescribed for estimating this item for container handling facilities and hence is allowed.

The NMPT has confirmed that estimation of civil cost is based on the prevailing rate of August 2009. The estimate made by the NMPT is relied upon for fixing upfront tariff.

With reference to the observation made by Grup Maritim TCB about estimating the dredging cost based on the prevailing rate of Rs.150 per cubic metre, the NMPT has clarified that it has made provision separately for mobilization and demobilization separately which if considered will work out to the unit rate suggested by the prospective applicant.

(b). Cargo handling activity:

- (i). As stated earlier, the number of quay cranes is considered as two instead of three numbers. The numbers of Rubber Tyred Gantry Cranes (RTGCs), Reach Stackers and Tractor Trailers considered by the NMPT are in line with the normative level of equipment prescribed in the guidelines but with reference to two number of quay cranes proposed to be deployed by the port. The reason for accepting deviation made by the NMPT in respect of quay cranes is explained in the preceding paragraphs. Consequently, the proposed complement of RTGCs, reach stackers and tractor trailers which are co-related with reference to number of two quay cranes proposed to be deployed is also accepted.
- (ii). The guidelines stipulate deployment of one Rail Mounted Gantry Cranes (RMGC) for handling six rakes per day. The NMPT has not included cost of this equipment in the capital cost stating that it does not expect ICD Containers by rail to be handled at the Container Terminal. Relying on the submissions made by the port and also recognising that none of the users/ bidders have raised any pointed objection on non-inclusion of the RMGC in the estimation of container handling equipment cost, the deviation proposed by the port is accepted.
- (iii). The port has furnished analysis of unit rate adopted for estimating civil cost and has stated that the unit rate adopted for estimating civil cost are based on prevailing market rate i.e. of August 2009. With reference to equipment cost, the port has substantiated the estimates with copies of quotations received from suppliers which are of August 2009. Assuming developer will avail 'Export Promotion for Capital Goods' (EPCG), port has considered 3% duty on imported equipment and has furnished detailed computation of equipment cost estimation.

The unit rates of equipment furnished by the NMPT are relied upon based on the documentary evidence furnished by the port subject to updating the exchange rate prevailing at the time of analysis this case. The exchange rate applied by the NMPT for conversion of budgetary quotations in foreign currency is 1 Euro = Rs.69.89 which is updated to 1 Euro = Rs.66.7875 as prevailing at the time of analysis of this case with consequent changes in duty.

- (iv). With reference to the point made by one of the prospective bidders about considering the capital cost for truck parking area, the port has clarified that Truck parking area and construction of boundary wall, road & common corridor, etc. are to be executed by the port and hence no provision has been made for these items in the capital estimates. It is to be noted that the licence fee leviable by the port for this area is, however, calculated as applicable for paved area, in view the development to be carried out by the port at its cost:

- (v). The revised container handling equipment cost subject to modification in the exchange rate explained above works out to Rs.120.04 crores as against Rs.125.48 crores estimated by the NMPT.
- (c). IT System Cost and Other Cost
- The capital cost for IT systems and other items are estimated at 2% and 10% respectively of the sum of the civil cost and container handling equipment cost as per the norms prescribed in the guidelines.
- (d). Based on the above analysis, the aggregate capital cost works out to Rs.269.73 crores as against Rs.275.82 crores estimated by the NMPT.
- (vii). The Return on Capital Employed at 16% on the modified capital cost for container handling service works out to Rs.26.39 crores. The ROCE for berth hire service is Rs.16.76 crores as estimated by the NMPT.
- (viii). Operating Cost:
- (a). Consumption of power is considered as per the norms at 8 KWH per TEU. The unit cost of power considered by the NMPT is Rs.8.00 per unit which is substantiated with copy of the electricity bill issued by the Mangalore Electricity Supply Company Limited for the month of November 2009.
- (b). Consumption of fuel is considered at 4 litres per TEU as per the consumption norms prescribed in the guidelines. The unit cost of fuel considered is considered at prevailing rate reported at Rs.37.01 per litre.
- (c). As per the norms, repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets and 2% of equipment and IT cost. The insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses at 15% of the gross value of fixed assets (for terminals having capacity less than 0.5 million TEUs) as per the norms prescribed in the guidelines.
- (d). Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates for Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act, 1956. Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on container handling equipment and 16.20% for IT systems as per the rates prescribed in the Companies Act under the SLM for the relevant group of assets. The depreciation rate prescribed in the Companies Act for IT system is 16.21% against 16.20% considered by the NMPT. The computation of depreciation is modified to that extent. This will, however, not have any significant impact on the total operating cost.
- While calculating depreciation, the other assets are duly taken proportionately under civil and equipment cost and depreciated.
- (e). Lease rental is estimated for a total area of 106000 sq. mtrs. of land including 20000 sq. mtrs. proposed to be allotted by the port for trailer / truck parking area.
- The guidelines stipulate the lease rental to be considered as per the rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned Major Port Trust. The port has considered a rate of Rs.9.37 per square metre per month for 86000 sq. mtrs of area based on the prevailing rate for semi paved area and Rs.20.22 per square metre per month for 20000 sq. mtrs of area based on the prevailing rate for paved area.
- (f). The total operating cost based on the above analysis works out to Rs.53.64 crores as against Rs.55.37 crores estimated by the NMPT for container handling service.
- (ix). For estimating the operating cost for berth hire service, the NMPT has considered maintenance cost at Rs.0.30 crores, 1% of the capital cost towards insurance, 3.34% of the capital cost of berth towards depreciation and 5% of the capital cost of berth towards miscellaneous cost.

As mentioned earlier, the norms for determination of capital & operating cost for berthing activity are not incorporated in the guidelines for fixation of upfront tariff for the services rendered at the container terminal. The matter has already been referred to the Government and the response of Government is awaited. The guidelines prescribed for other terminals for calculation of berth hire can be applied in this case also as done in the upfront tariff fixation of Container Terminal at JNPT.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of asset will depreciate due to wear and tear also cannot be denied. While fixing upfront berth hire for this position was recognized and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the Annual Revenue Requirement from berthing service with reference to upfront tariff fixation of other Major Port Trusts including Container Terminal at JNPT.

In view of the position explained above, 1% of the capital cost towards maintenance, the element of insurance cost at 1% and depreciation at 3.34% of the capital cost are considered while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service.

The miscellaneous operating cost estimated by the NMPT at 5% of the berth cost is not found to be in line with the approach followed in upfront tariff fixation of berth hire at other Major Port Trust including the upfront tariff fixation Container Terminal at JNPT. There is no justification furnished by the port to deviate from the approach adopted in other cases. The estimation of miscellaneous operating cost under berth hire service by the NMPT is therefore not considered.

The total operating cost for berthing service based on the above analysis is estimated at Rs.5.60 crores as against Rs.10.09 crores estimated by the NMPT for berthing services.

- (x). The statement for fixing upfront tariff cap for container terminal in line with the above analysis is attached as **Annex - I**.

(a). The total revenue requirement for the container handling activity works out to Rs.80.03 crores which is an aggregate of 16% Return on a capital cost (i.e. Rs.26.39 crores) and operating cost (Rs 53.64 crores).

(b). The guidelines require 90% of the total revenue requirement to be apportioned to handling charge, 7% towards storage charge and 3% towards miscellaneous charge.

Accordingly, Rs.72.03 crores lakhs is to be realised from container handling charges, Rs.5.60 crores from storage charge and Rs.2.40 crores from miscellaneous charges to meet the total revenue requirement of Rs.80.03 crores.

- (xi). The guidelines do not prescribe any specific methodology for deriving unit rates in the Scale of Rates for different services from the revenue requirement. The container handling charges include tariff items for various services and further the rates differ based on the type and size of containers.

- (xii). The Scale of Rates for upfront tariff is, therefore, to be drawn up by iteration taking the tariff structure and the pattern of various services offered by other similar functioning terminal as the base so as to achieve the normative annual revenue requirement. The same approach was adopted while setting upfront tariff for container handling at Tuticorin Port Trust and Jawaharlal Nehru Port Trust.

- (xiii). The NMPT has submitted that the container presently handled at the port is not significant and hence the cargo mix would not represent the cargo handled by the Major Indian container terminals. In view of this, it has assumed the container mix and other details of the other major container handling Port like JNPT and PSA SICAL Terminal operating at Tuticorin Port Trust with necessary adjustments. The cargo mix in respect of laden and empty and import and export is considered as per the container terminal at TPT. Citing that there is scope for transshipment of container due to

proximity to the international navigational route, it has proposed 15% of the optimal capacity will be the share of transshipment containers. The container mix adopted by the NMPT is relied upon in this analysis subject to modification in the share of transshipment containers. It is relevant to mention here that at the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) which is one of the leading container terminals in India, transshipment traffic constitutes 9% of its total traffic. Even for fixation of upfront tariff for the JNPT's container terminal, 9% of the optimal capacity is assumed to be the share of transshipment container. In the light of this position and also recognising that an international transshipment container terminal is already developed at its neighbouring port of Cochin, it is difficult to accept the transshipment share assumed by the port. Hence, for the purpose of deriving the unit rate for meeting the estimated revenue requirement, the share of transshipment container is maintained at the level estimated in JNPT i.e. 9%. Consequently, the share of normal container is suitably adjusted for the differential share.

- (xiv). The port has furnished detailed revenue calculation at the proposed tariff so as to meet the estimated revenue requirement. The rate for movement of empty container from yard to truck is wrongly considered higher than the rate for laden container. In the Scale of Rates proposed by the port earlier, the rate proposed was uniform for laden and empty containers. At the other ports viz. TPT and JNPT also, uniform rate for yard and truck is prescribed irrespective of whether container is laden or empty. With the correction of this error and after modifying the share of transshipment container, the estimated revenue from the handling charge proposed by NMPT is Rs.74.17 crores as against revenue requirement of Rs.72.03 crores determined under normative method. Thus, in order to meet the revenue requirement from handling services the tariff proposed by the NMPT is to be decreased by 2.89%.
- (xv). (a). The NMPT has proposed 2 days free dwell time for import laden container and 3 days free dwell time for export laden containers. The free dwell time proposed for empty containers is 2 days, 15 days for transshipment laden containers, and 7 days for transshipment empty containers. The tariff guidelines of 2005 give the flexibility to individual major ports to propose the number of free storage days. The free period proposed by NMPT is considered for fixing the upfront tariff scheduled of the container terminal.
- (b). For deriving the unit rate of storage charge to meet the estimated revenue requirement of Rs.5.79 crores, for the port has assumed certain structure of dwell time of containers at the yard. The assumptions made by the NMPT for deriving the unit rate of storage charge are relied upon. The only modification done is with reference to share of transshipment containers as explained in the preceding paragraph. Accordingly, to meet the revised revenue requirement of Rs.5.60 crores estimated under normative method, the rate for the first slab works out to Rs.116.35 per container per day as against Rs.117 per container per day proposed by the NMPT for a 20' foreign container. The differential rate between the subsequent slabs are maintained following the approach adopted by the NMPT.
- (xvi). Miscellaneous charges are proposed to be recovered through services provided for reefer monitoring, shifting containers, additional services in the container yard for hatch cover opening and replacing, etc. The port has explained the basis for arriving at the proposed rate. The port has not furnished any working to show that the proposed rates will meet the estimated revenue requirement through levy of miscellaneous charges. Recognising that miscellaneous services constitute 3% of the total revenue requirement as per the norms prescribed and that they are not substantive services, tariff proposed for all miscellaneous items are reduced by 3.22% which is required to maintain the normative level of revenue requirement.
- (xvii). It may be noteworthy that some of the container related tariff items and berth hire for foreign going vessels are prescribed in dollar terms in a few existing terminals. It has already been decided in other upfront tariff cases that prescribing dollar denominated tariff is not appropriate in the upfront tariff cases which will have a validity of 30 years. Firstly, applying a WPI based escalation on a foreign currency is not correct. Secondly, the foreign exchange variation over the next 30 year can not be predicted. In case of any abnormal variations, either the users or the operator will have to bear the incidence, depending on which side the appreciation takes place. This Authority has, therefore, prescribed the upfront berth hire which is normally prescribed in dollar terms

in rupee denomination. Following from this decision, the dollar denominated container related tariff and berth hire in this case also are prescribed in rupee terms.

- (xviii). (a). The total revenue requirement for the berthing services works out to Rs.22.36 crores which is an aggregate of 16% Return on a capital cost (i.e. Rs.16.76 crores) and operating cost (Rs.5.59 crores).
- (b). For the purpose of deriving the unit rate of berth hire from the calculated annual revenue requirement from this activity, the NMPT has assumed six groups depending on the LOA and average GRT of vessel as assumed in the fixation of upfront tariff of container terminal at JNPT. For each group the NMPT has assumed average parcel size of vessel, and the share of container to be carried by ships falling under each category. The assumptions made by the NMPT about the various categories of vessel, their parcel size, etc., are assumed to have been done by the port after detailed study and hence are relied upon for arriving at the unit rate of berth hire. In view of modified revenue requirement of Rs.22.36 crores, the unit rate of berth hire will be Re.0.79 per GRT per hour in case of foreign going vessel and Re.0.47 per GRT per hour for coastal vessel. Calculation of berth hire charge is attached as Annex - II.
- (xix). The NMPT has proposed levy penal berth hire in addition to berth hire for stay beyond 2 hours in order to discourage ships from overstaying at the berth. No such prescription for levy of penal berth hire is available in the existing Scale of Rates of the NMPT. Since the penal berth hire proposed are only to act as a deterrent against over stay of vessel, this Authority is inclined to approve this item. The NMPT has proposed the rate for this item same as prescribed in the upfront tariff of JNPT. Since the berth hire in the case of NMPT is around 50% of the upfront rate prescribed for container terminal at JNPT, the penal berth hire proposed by NMPT is reduced by 50%.
- (xx). A premium of 25% is proposed on hazardous cargo containers for composite handling rate from ship to yard, yard to truck over the rate prescribed for normal container. The tariff guidelines of 2005 allow 25% premium on hazardous cargo container over the applicable handling charges. Hence, the tariff proposed for hazardous cargo containers is prescribed at 25% over the revised handling charge prescribed for the normal containers.
- (xxi). The NMPT has also proposed 100% premium on over dimensional containers with reference to handling rate and rate for movement from yard to truck. In the upfront tariff for container terminal for TPT, the rate prescribed for over dimensional container is prescribed 1.25 times the rate for normal container while prescribing the rate for over dimensional container. It is relevant here to mention that this Authority has prescribed the premium at 100% on handling charges of over dimensional containers in case of the container terminal of JNPT, Nhava Sheva International Container Terminal Limited and Gateway Terminals India Private Limited and upfront tariff fixed for container terminal at JNPT. Based on the position obtained at these terminals, the 100% premium proposed in the case of over dimensional containers is accepted.

11.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are based on the 2009 figures as reported by the NMPT, it is appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2009. A general note in this regard is included in the Scale of Rates.

11.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

11.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

11.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

11.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the New Mangalore Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the New Mangalore Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

11.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the New Mangalore Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

12. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the tariff caps for the container terminal at New Mangalore Port Trust attached as Annex - III.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT III/4/143/09-Exty.]

ANNEX - I

CALCULATION OF UPFRONT TARIFF FOR CONTAINER TERMINAL AT NEW MANGALORE PORT TRUST

Rs. in crores

Sr.No.	Particulars	Norms prescribed in the guidelines	Calculation furnished by NMPT	Estimates by NMPT	Estimates modified by TAMP
I	Optimal Capacity				
(i).	Optimal Quay Capacity				
	A=Number of gantry developed for work in an	=Berth Length/100	=300/150	2.00	2.00
	B=Number of working hours of gantry cranes in an	=24*365 hours	=24*365 hours	8760.00	8760.00
	C=Average number of moves per gantry crane.	=25 moves per hour	=25 moves per hour	25.00	25.00
	D=TUE ratio	=1.3		1.30	1.30
	E=70%	=70%		0.70	0.70
	Optimal quay capacity=A*B*C*D*E TEUs			398580.00	398580.00
(ii).	Optimal yard capacity				
	G=Total ground slot in TEUs	=720 TEUs per Hectare	The 720 TEUs per Hectare is not feasible. In JNPT adopted 286 TEUs / hect. The NMPT adopted 360 TEUs/ (360 TEUs * 6.35 hectares) = 2286 ground slots. Original proposal 6 hect of land for ground slot revised to 6.35 hect in the revised proposal.	2286	2286
	H=Average stack height	=2.50	=2.50	2.50	2.50
	P=Period or number of days	=365	=365	365.00	365.00
	S=surge factor	=1.3	=1.3	1.30	1.30
	D=Average dwell time	=4 days for export & 2 days for import	=(4*50%)+(2*50%)	3.00	3.00
	Optimal yard capacity=0.7*G*H*P/S*D in TEUs			374405.77	374405.77
(iii).	Optimal capacity of the terminal- lower value of the optimal quay and optimal yard capacity (in TEUs)			374405.77	374405.00
II	Capital Cost				
(i).	Berth Hire Service	Norms wherever prescribed		Rs. in crores	
	(a). Civil cost				
	(i). Soil Investigation, Hydrographic survey and Detailed Engineering			2.00	2.00
	(ii). Construction of piled berth 300 X 25 m, including accessories like fenders, bollards, chain, ladders, crane track, storm anchor, stow pin etc.,			50.00	50.00
	(iii). Construction of diaphragm wall including anchoring.	As estimated by Port Trust		30.50	30.50
	(iv). Dredging in front of berth including removal of pinnacle & disposal of dredged material			12.25	12.25

Sr.No.	Particulars	Norms prescribed in the guidelines	Calculation furnished by NMPT	Estimates by NMPT	Estimates modified by TAMP
	(v). Construction of stone protection work			0.50	0.50
	(vi). Contingencies and financing cost such as project supervision charges, works contract tax, etc @ 10 % of Civil Cost (i) to (v)			9.52	9.52
	Total Cost for Berth hire Services			104.77	104.77
(ii).	Container Handling facilities				
	(a). Civil Cost				
	(i). Development of container parking yard including RTG track, surface drainage, slot marking etc.			18.00	18.00
	(ii). Construction of buildings, electrical sub station, control room, stores office, workshop, admin building, rest room, canteen and security etc.,			4.00	4.00
	(iii). Roads, fencing, boundary wall, entrance & exit gates	As estimated by Port Trust		1.80	1.80
	(iv). Water supply & Sewage arrangements			1.50	1.50
	(v). Miscellaneous works such as fire fighting, ambulance, first aid post, green belt, & environment mitigation measures			1.60	1.60
	(vi). Unforeseen & contingencies			0.34	0.34
	Subtotal (a)			27.24	27.24
	(b). Container Handling Equipment				
	(i). Quay gantry Crane	1no. For 100 metres berth length	2 QGC have been considered	68.05	65.03
	(ii). Rail Mounted Gantry Crane	1no. For handling 6 rakes/day	estimation as ICD movement not envisaged	0.00	0.00
	(iii). Rubber Tyred Gantry Crane	3nos. For each Quay Gantry crane	3nos. For each Quay Gantry crane	51.90	49.60
	(iv). Reach Stacker/ Top Lift Truck	1no. For 9 RTG's	1no. For 9 RTG's	2.52	2.41
	(v). Tractor Trailers	6nos. For each Quay Gantry Crane	6nos. For each Quay Gantry Crane	3.00	3.00
	Subtotal (b)			125.48	120.04
	Subtotal (a+b)			152.72	147.28
	(c). IT system cost	2% Civil & Equipment Cost	2% of Civil and Equipment Cost	3.05	2.95
	(d). Other cost	10% Civil & Equipment Cost	10% Civil & Equipment Cost	15.27	14.73
	(e). Total capital cost for container handling service (a+b+c+d)			171.04	164.95
	Total Capital cost of the Project (i) + (ii)			275.82	269.73
III	Operating Cost Estimation				
		Norms		Rs. in crores	
	(a). Power Cost	8KWH per TEU* Prevailing unit rate	8KWH*Rs 8.00 per unit.	2.40	2.40
	(b). Fuel	4 Litres per TEU* Prevailing unit rate	4 Litres *Rs 37.01 per Lts	5.54	5.54
	(c). Repair & Maintenance				
	- Civil Assets	1% of Civil assets	1% of Civil assets	0.27	0.27
	- Equipment	2% of Cost of Equipments and electrical cost	2% of Equipment cost & IT system	2.57	2.46
	(d). Insurance	1% of Gross fixed assets	1% of Gross fixed assets	1.71	1.65
	(e). Depreciation	As per Companies Act	As per Companies Act	15.77	15.13
	(f). Licence Fee	As per the rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned Port Trusts	(86000sq.mtres * Rs 10/ Sq.mtr.mth for semi paved area and 20000 sq metres at Rs.20.22 for paved area)	1.45	1.45
	(g). Other Expenses (for terminals having less than 0.5 million TEUs)	15% of Gross fixed assets value	15% of Gross fixed assets	25.66	24.74
	Total operating cost (a to g)			55.37	53.64
IV	Annual Revenue Requirement ARR				
(i).	Container Handling Services				
	(a). Total operating cost			55.37	53.64
	(b). Return on Capital Employed @ 16%			27.37	26.39
	(c). Total Revenue requirement			82.74	80.03
	Apportionment of Revenue Requirement				
	(a). Container Handling Charges	% of total ARR			
	(b). Storage Charges	90%	90%	74.46	72.03
	(c). Miscellaneous Charges	7%	7%	5.79	5.60
	(d). Total Revenue requirement	3%	3%	2.48	2.40
			100%	82.74	80.03

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
(ii) Berth hire				(in crores)	
(a). Operating cost					
(i). Maintenance Cost				0.30	1.05
(ii). Depreciation			3.34%	3.50	3.50
(iii). Insurance cost			1% on capital cost of berth	1.05	1.05
(iv). Miscellaneous cost			5% on capital cost of berth	5.24	0.00
Total Operating Cost for berth hire service				10.09	5.60
(b). Revenue requirement from berthing service					
(i). Operating cost				10.09	5.60
(ii). ROCE at 16%				16.76	16.76
Total Revenue requirement				26.85	22.36

ANNEX - II

CALCULATION OF BERTH HIRE CHARGES

LOA (metres)	Average Parcel Size (2)	No. of Ships (3)	Average GRT (4)	No. of cranes to be deployed (5)	No. of hours vessel stays at Berth (6)	GRT Hours
	(Given by NMPT)	(Given by NMPT)	(Given by NMPT)	(Given by NMPT)	(2/5*25 moves)	(3*4*6)
0-140	434.00	9	8040	2	8.68	628,085
140-180	631.00	18	15200	2	12.62	3,452,832
180-220	1432.00	54	28000	2	28.64	43,303,680
220-260	2500.00	72	36000	2	50.00	129,600,000
260-300	3500.00	18	48000	2	70.00	60,480,000
300+	4000.00	9	72000	2	80.00	51,840,000
		180				289,304,597

Berth Hire Revenue Requirement	Rupees	223,636,094
Total GRT Hours	GRT hours	289,304,597

Berth Hire/ GRT per Hour or part thereof

Total Revenue requirement for 96% of Foreign going vessels 4% for costal vessels	Rupees	223,636,094
GRT Hours for foreign going vessels (289304597 * 96%)		277,732,413
GRT Hours for Coastal vessels (289304597 * 4%)		11,572,184

Thus	$277732413 \times 0.6 + 11572184 \times$	=	223636094
	$284675723 \times$	=	223636094

So, X, Berth Hire for foreign going vessel Re. per GRT per hour **0.79**

Berth Hire for Coastal vessel = 0.6 of foreign vessel rate **0.47**

ANNEX - III

NEW MANGALORE PORT TRUST**UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR CONTAINER TERMINAL****CHAPTER - 1****DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS****1.1. DEFINITIONS - GENERAL**

- (i). **"Coastal vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). **"Foreign-going vessel"** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). **"FCL"** means Containers said to contain Full Container Load.
- (iv). **"LCL"** means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (v). **"Hazardous container"** means a Container containing hazardous goods as classified under International Maritime Organisation (IMO).
- (vi). **"Import container"** means a container discharged from one vessel, stored in container yard and delivered.
- (vii). **"Export container"** means a container received, stored in container yard and loaded on the assigned vessel.
- (viii). **"Port area"** means the custom bound area / Port operational Area of the Port.
- (ix). **"Normal Container"** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (x). **"Reefer Container"** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xi). **"Transshipment Container"** shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.
- (xii). **"Over dimensional Container"** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard container and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xiii). **"Shut out Container"** shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be a shutout container.
- (xiv). **"Back To Town Container"** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.
- (xv). **"VIAN"** means Vessel Identification Advice Number.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii). Vessel related charges shall be levied on Shipowners/Steamer Agents.
- (iv).
 - (a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The container related charges for all Coastal containers should not exceed 60% of the normal container related charges.
 - (c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay, to / from storage yard as well as wharfrage on cargo and containers.
 - (d). For the purpose of this concession, container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (e). The charges for coastal containers / vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (v). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal interest rate will apply to both the operator and the port users equally.
 - (c). The delay in refunds by the Terminal Operator will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services/ use of Port

Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.

- (vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (vii). (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b). The Operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (viii). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

CHAPTER - 2

VESSEL RELATED CHARGES

2. Schedule of Berth Hire Charges

Sl. No.	Description	Rate per GRT per hour or part thereof (Re.)	
		Foreign Vessel	Coastal Vessel
1.	For Occupying the Berth	0.79	0.47

Notes:

- (i). Vessels shall be permitted to occupy the berth for 2 hours after completion of cargo operation without attracting Penal berth hire charges.
- (ii). All the vessels shall commence cargo operations within 1 hour from the time the ship is brought along side the berth failing which penal berth hire charges shall be levied as prescribed in (iv) below.
- (iii). Vessels idling the Terminal facilities due to not being ready to work even though the terminal is ready for its operation shall attract penal berth hire charges as prescribed in Note (iv) below. For the purpose of levy of penal berth hire charges, idling shall mean suspension/stoppage for any reason of cargo handling operation continuously for more than two hours.
- (iv). Penal berth hire charges shall be levied as follows in addition to berth hire charges beyond 2 hours:

Sl. No.	Description	Rate Per GRT
1.	Upto 6 hrs.	Rs.5.00
2.	Above 6 hours but upto 12 hours	Rs.7.50
3.	Above 12 hrs	Rs.15.00

- (v). Penal berth hire charges mentioned above shall not be leviable if the idling of vessel is attributable to the terminal or port or due to adverse tidal conditions or bad weather and rain resulting in stoppage of operation.

- (vi). (a). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail. The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
- (b). There shall be a "penal berth hire" equal to one day's berth hire charges for a false signal.
- (c). The Master / Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (d). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions.
- (vii). Berth hire charges shall not be levied for the period, when a vessel idles at berth due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the operator.

CHAPTER - 3

CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERIZED CARGO

GENERAL TERMS AND CONDITIONS

- (i). Containers less than and up to 20' will be reckoned as one TEU (Twenty Equivalent Unit) and more than 20' and up to 40' will be reckoned as one FEU (Forty Equivalent Unit) for the purpose of tariff.
- (ii). All charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed and for containers above 40' in length it will be 200 percent of the applicable charges prescribed on per TEU basis in the Scale of Rates.
- (iii). Containers other than that of standard size requiring special devices/slugs/handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damage containers and any other type requiring special devices.

3.1. CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerized cargo passing through the port:

A. Normal Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in Rs.)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	1883.93	1507.15	1130.36	904.29
2.	From Container yard to Truck or vice versa	282.59	282.59	282.59	282.59

B. Reefer Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in Rs.)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	1883.93	1507.15	1130.36	904.29
2.	From Container yard to Truck or vice versa	282.59	282.59	282.59	282.59

C. Hazardous Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in Rs.)	
		Foreign Container	Coastal Container
		Loaded	Loaded
1.	From Ship to container yard or vice versa	2354.92	1412.95
2.	From Container yard to Truck or vice versa	353.24	353.24

D. Transhipment Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in Rs.)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Transhipment container	2354.92	1883.93	1412.95	1130.36

Notes:

- (i). A container originally declared as transhipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transhipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (ii). A container from foreign port landing at the container terminal for subsequent transhipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transhipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.

E. Over Dimensional Cargo Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in Rs.)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	3767.87	3014.29	2260.72	1808.58
2.	From Container yard to Truck or vice versa	565.18	565.18	565.18	565.18

General Note: The consolidated charges as above include the following elements viz., stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo & transportation.

3.2. DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER, STORED IN THE PORT PREMISES

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in Rs.)					
		Foreign Container			Coastal Container		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length	Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
1.	Import-loaded						
	First 2 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	3-6 days	116.35	232.70	349.05	116.35	232.70	349.05
	7-15 days	232.70	465.40	698.10	232.70	465.40	698.10
	Thereafter	465.40	930.80	1396.20	465.40	930.80	1396.20
2.	Export-Loaded						
	First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	4 days -6 days	116.35	232.70	349.05	116.35	232.70	349.05
	7days to 15 days	232.70	465.40	698.10	232.70	465.40	698.10
	Thereafter	465.40	930.80	1396.20	465.40	930.80	1396.20

3.	Import/ Export- Empty						
	First 2 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	3 days -6 days	116.35	232.70	349.05	116.35	232.70	349.05
	7days to 15 days	232.70	465.40	698.10	232.70	465.40	698.10
	Thereafter	465.40	930.80	1396.20	465.40	930.80	1396.20
4.	Transshipment- Loaded						
	First 15 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	16-30 days	116.35	232.70	349.05	116.35	232.70	349.05
	Thereafter	232.70	465.40	698.10	232.70	465.40	698.10
5.	Transshipment- Empty						
	First 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	8-15 days	116.35	232.70	349.05	116.35	232.70	349.05
	Thereafter	232.70	465.40	698.10	232.70	465.40	698.10

Notes:

- (i). (a). Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time container enters the terminal.
- (b). For the purpose of calculation of free time, Custom notified holidays and Terminal's non operating days shall be excluded.
- (ii). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall loose the concessional dwell time as prescribed in Item (4) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item no. 1 or 2 as applicable.
- (iii). The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/ delivery.
- (iv). Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- (v). Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
- (vi). In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the destuffing is completed.
- (vii). The storage charges shall not accrue for the period during which the Terminal is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.
- (viii). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:
 - (a). The consignee can issue a letter of abandonment at any time
 - (b). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (i). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (ii). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.

- (c). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.
- (d). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

3.3. CHARGES FOR MISCELLANEOUS SERVICES RENDERED TO THE CONTAINER VESSELS:

A. Reefer Monitoring and Connection

Sl. No.	Description	Rate Per TEU (in Rs.)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	193.56	193.56	193.56	193.56

Note: Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Containers also.

B. Other Services Rendered

Sl. No.	Description	Rate Per TEU (in Rs.)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery	938.77	938.77	938.77	938.77
2.	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement	281.63	281.63	281.63	281.63

C. Opening of Hatch Cover and Replacing it

Sl. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in Rs.)	
		Foreign Going Vessels	Coastal Vessels
1.	When placing it on the Quay	3755.06	2253.04
2.	Without placing it on the Quay	1819.46	1091.68

Note: If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

D. One Hatch to Another Hatch or within the same Hatch

Sl. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in Rs.)			
		Foreign Going Vessels		Coastal Vessels	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	938.77	938.77	563.26	563.26
2.	Other than (1) mentioned above	3755.06	3755.06	2253.04	2253.04

4. GENERAL NOTE TO CHAPTER (2) AND (3) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2009 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31st March of the following year.
